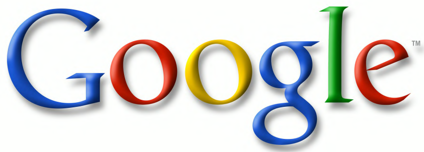

Google

The Bodleian Library, Oxford

With the Railways (Ireland) Commissioners Compliments

May 1869.

# ANNUAIRE SPÉCIAL

DES

# CHEMINS DE FER BELGES.

Bruxelles. — Impr. du Comptoir universel, 26, rue Saint Jean.

# ANNUAIRE SPÉCIAL

DES

# CHEMINS DE FER BELGES

(ANNÉES 1866 ET 1867)

Publié sous la direction du Cercle

DE LA

**CONFÉRENCE DES CHEMINS DE FER BELGES,**

PAR

Son secrétaire, Félix LOISEL,

Ingénieur civil,
Membre de la Société des Ingénieurs civils de France,
Ancien : Fonctionnaire des chemins de fer de l'État,
Chef de service délégué de la locomotion des chemins de fer de la Flandre Occidentale,
Inspecteur d'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

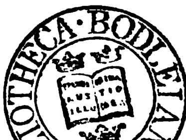


BRUXELLES,
COMPTOIR UNIV. D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE,
VICTOR DEVAUX ET Cie,
Propriétaires-Éditeurs,
RUE SAINT-JEAN, 26.

PARIS,
LIBRAIRIE SCIENTIF., INDUSTRIELLE ET AGRICOLE,
EUGÈNE LACROIX,
Librairie de la Société des Ingénieurs civils,
QUAI MALAQUAI, 15.

1869.





# AVANT-PROPOS.



L'accueil favorable qui a été fait au premier *Annuaire des Chemins de fer belges* sera, nous osons l'espérer, accordé de même à celui qui paraît aujourd'hui pour les années 1866 et 1867.

On trouvera dans ce second ouvrage, comme dans le premier, des renseignements statistiques et financiers assez détaillés pour permettre de bien se rendre compte des résultats obtenus par l'exploitation des chemins de fer de l'État et des différentes Compagnies concessionnaires en Belgique.

Le mouvement et la recette des transports ont été donnés séparément pour le service intérieur et pour les services mixtes, internationaux et de transit, par tarifs et subdivision de tarifs.

Les dépenses sont détaillées et groupées autant que possible, d'une manière uniforme, par branche de service pour chacune des Compagnies.

Le personnel a été classé par catégorie d'emplois et rapporté au kilomètre exploité et au train-kilomètre.

Les Comptes de Profits et Pertes et les Bilans sont réunis dans des tableaux spéciaux et subdivisés par grandes catégories, pour faciliter les comparaisons et les études se rapportant au service financier des Compagnies ; on y trouve le résumé des revenus et des charges sociales fixes ou variables, les dépenses de premier établissement, les valeurs en portefeuille, le capital social subdivisé, les dettes envers les obligataires, les actionnaires, les banquiers, les comptes courants, etc., etc.

L'*Annuaire* de 1866 et 1867 renferme *in extenso :* le type de cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique; les conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages (A. M. 25 janvier 1867), et pour celui des marchandises, finances, équipages et animaux du service intérieur de l'État (A. M. 25 janvier 1868), ainsi que les tarifs par catégorie de transports et les différentes bases de tarifs mis en vigueur en 1866, 1867 et 1868 au 1er février, tant pour le service des voyageurs que pour celui des marchandises, finances, équipages et animaux; les conditions générales réglant la construction et l'exploitation des gares privées et des embranchements aux stations, etc.

Le chapitre consacré aux chemins de fer de l'État donne l'organisation de l'administration centrale du Ministère des travaux publics et le personnel supérieur de l'exploitation; le sommaire des lois et des arrêtés royaux et ministériels des années 1866 et 1867 qui ont rapport aux chemins de fer de l'État et à ceux des Compagnies concessionnaires en général, etc.

L'*Annuaire* fait connaître, pour les Compagnies, la composition des divers Conseils d'administration et celui du personnel supérieur des exploitations; le sommaire des arrêtés de concession, des statuts et des modifications qui y ont été apportées pendant les années 1866 et 1867; des notices qui résument les Rapports ou Comptes rendus présentés par les Conseils d'administration des Compagnies aux assemblées générales des actionnaires tenues en 1867 et 1868 pour les années 1866 et 1867, la côte des titres à la bourse fin 1866, 1867 et 1868.

Nous croyons devoir donner, à ceux de nos lecteurs qui ne le connaissent pas, un aperçu des matières renfermées dans le premier *Annuaire des Chemins de fer belges.*

Il contient les lois, arrêtés et règlements relatifs aux demandes en concession de péages, aux expropriations et à la police des chemins de fer; les instructions ministérielles concernant les demandes d'autorisation pour la formation de nouvelles Sociétés anonymes et pour les modifications des statuts des Sociétés établies; le sommaire des lois, des arrêtés royaux et ministériels et des règlements se rapportant directement ou indirectement aux chemins de fer, postes et télégraphes de l'État et aux chemins de fer concédés en général, à dater de 1830 jusqu'à l'année 1866.

Des détails précis sont donnés sur la tarification des transports et sur les différentes bases de tarifs mis en vigueur aux chemins de fer de l'État depuis l'année 1835 jusqu'en 1866 pour les transports des voyageurs, des bagages et des marchandises.

Des notices spéciales sont faites sur les services des voyageurs, des bagages et des marchandises et sur les services mixtes et internationaux.

Les renseignements concernant la voie, la traction et le matériel des transports ont également fait l'objet de notices techniques spéciales.

En résumé, le premier *Annuaire* renferme l'histoire complète abrégée des chemins de fer de l'État et de quarante-sept Sociétés concessionnaires en 1865, tant au point de vue législatif, financier et technique, qu'au point de vue de l'exploitation et de ses résultats pendant une période de trente années, de 1835 à 1865 inclus.

Il est facile d'apprécier l'utilité que ces divers documents peuvent avoir pour tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, économistes, financiers, actionnaires ou entrepreneurs, ont intérêt à connaître les diverses phases par lesquelles ont passé toutes les entreprises des chemins de fer en Belgique, et qu'elle est leur situation réelle à ce jour.

Voici l'opinion exprimée sur cet ouvrage par des autorités compétentes de divers pays :

Dans une lettre du 20 janvier 1868, Monsieur le Ministre des Travaux Publics de Belgique écrit : « Je me plais à rendre hommage au mérite « très réel de cette publication qui vient combler une lacune importante « parmi les documents relatifs à nos voies ferrées, etc. »

Citons encore le passage suivant d'une lettre adressée, à la Conférence des Chemins de fer Belges, par le Comité consultatif des Chemins de fer Français : « Ce recueil contient une série de documents que le Comité « consultatif des Chemins de fer Français aura souvent occasion de con- « sulter avec fruit, etc. »

Enfin en Angleterre, l'importance de ce travail a été si bien reconnue que de nombreux passages en ont été cités dans un Rapport sur les chemins de fer Irlandais, presenté aux deux Chambres du Parlement, par ordre de S. M.

Par suite de ce Rapport le Gouvernement Anglais a souscrit pour 25 exemplaires de cet ouvrage destinés aux Bibliothèques publiques et aux Universités du Royaume-Uni.

*Les éditeurs,*
VICTOR DEVAUX et C[ie].

# TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES.



*Conférence des Chemins de Fer.*

| | Pages |
|---|---|
| Règlement du cercle de la conférence. . . . , . . . . . . . . . . . | 1 |
| Noms et qualités des membres. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 |
| Noms des sociétés protectrices. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 6 |

*Ministère des Travaux Publics. — Chemins de Fer de l'État.*

| | |
|---|---|
| Cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique. . . . . . . . . . | 7 |
| Modifications apportées au tarif des voyageurs des chemins de fer de l'État. . | 24 |
| Application du nouveau tarif des voyageurs, mis en vigueur le 1er mai 1866. . | 25 |
| Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages, et barême des prix de transport des voyageurs au 1er mai 1866. . . . . . | 26 |
| Conditions règlementaires pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux, chiens et tapissières (service intérieur de l'État). . | 32 |
| Douane, délimitation du rayon réservé, etc. . . . . . . . . . . . . . . | 49 |
| Tableaux des prix de transport des articles de messagerie et de marchandises de roulage (jusqu'à 32 lieues de distance) . . . . . . . . . . . . . | 52 |
| Prix de transport des finances, équipages et animaux. . . . . . . . . . | 54 |
| Tarif spécial, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon, et tarif spécial pour les marchandises à l'exportation, etc. . . . . . | 55 |
| Tableau des différentes bases de tarifs mis en vigueur en 1866, 1867 et 1868 (le 1er février) comparés avec ceux qui étaient appliqués en 1865, pour le transport des articles de messageries, marchandises, tapissières, finances, équipages et animaux. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 57 |

Tableau comparatif des dernières bases de tarifs mis en vigueur en France, en Prusse et en Belgique (au 1er février 1868) pour le transport des voyageurs et des marchandises. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 62
Conditions générales réglant la construction et l'exploitation des gares privées. 65
Conditions générales réglant la construction et l'exploitation des embranchements aux stations. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 68
Ministère des travaux publics. — Cadre administratif, secrétariat général, etc. Inspection supérieure et direction des chemins de fer, postes et télégraphes. 71
Conseil d'administration, comités et commissions ressortissant au Ministère des travaux publics. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 73
Fonctionnaires supérieurs du service actif des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 75
Lignes construites et lignes exploitées par l'État. — Noms des stations par circonscription de service et distances entre elles, par rails en mètres. . . . . 76
Sommaire des lois et des arrêtés royaux et ministériels se rapportant aux chemins de fer, postes et télégraphes de l'État et aux chemins de fer concédés en général. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 78
Résumé succint du compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1866 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 89
Observations de la section centrale chargée de l'examen du budget des travaux publics pour l'exercice 1868. . . . . . . . . . . . . . . . . . 92
Cahier des charges d'adjudications pour le service des chemins de l'État en 1866; voie et matériel de traction. . . . . . . . . . . . . . . . 95

*Renseignements divers fournis sur chacune des différentes Sociétés anonymes des chemins de fer en exploitation.*

Première partie de l'annuaire : siége social — noms et résidences des administrateurs, commissaires, banquiers et des fonctionnaires supérieurs de l'exploitation — Lignes de chemins de fer ouvertes en 1866 et 1867 — Noms des stations et distance entre elles par rails en mètres — Dates des assemblées générales ordinaires des actionnaires. — Sommaires des arrêtés de concession, des statuts, etc. et des modifications qui y ont été apportées en 1866 et 1867 (Suite du 1er annuaire). — Notice résumant les Rapports et les Comptes-Rendus présentés par les Conseils d'administration des compagnies aux assemblées générales des actionnaires sur les résultats des années 1866 et 1867.
Deuxième partie : Situation financière et tableaux statistiques (page 249).

*Chemins de fer de :*

Nos
1. Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . . . . . . . . . . . . . 96
2. Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren. . . . . . . . . . . 98
3. Anvers à Rotterdam (avec embranchement de Rosendaal à Breda). . . . 100
4. Anvers à Tournai vers Douai. . . . . . . . . . . . . . . . 102
5. Bassins houillers du Hainaut-Frameries à Chimay; chemins de fer secondai-

res dans le Hainaut; chemin de fer de ceinture autour de Charleroi; Réseau de chemin de fer dans le Brabant; chemin de fer de Luttre à Chatelineau et prise à bail du chemin de fer du Centre et des chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Fléau . . . . . . . 104
Bilan et compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866 . . . . . . 115
6. Braine-le-Comte à Courtrai . . . . . . . . . . . . . . . . . 116
7. Braine-le-Comte à Gand et ses extensions . . . . . . . . . . . 118
8. Bruges à Blankenbergh, avec embranchement vers Heyst . . . . . . 120
9. Bruges à Waereghem par Thielt. . . . . . . . . . . . . . . . 122
10. Bruxelles à Lille et Calais. . . . . . . . . . . . . . . . . 124
11. Centre et Beaume à Marchienne. . . . . . . . . . . . . . . . 128
12. Charleroi à la frontière de France . . . . . . . . . . . . . 131
13. Chimay. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 132
14. Dendre et Waes et Bruxelles vers Gand par Alost . . . . . . . . . 135
15. Eecloo à Anvers . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 137
16. Eecloo à Bruges. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 139
17. Eecloo à Gand . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 141
18. Entre-Sambre et Meuse . . . . . . . . . . . . . . . . . . 144
19. Est-Belge . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 145
20. Etat Néerlandais (Cie pour l'exploitation des chemins de fer de l') . . . 150
21. Flandre-Occidentale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 155
22. Franco-Belge-Prussien . . . . . . . . . . . . . . . . . . 157
23. Gand à Terneuzen . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 158
24. Gembloux à la Meuse . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 159
24. Grand-Central Belge . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 160
Tableau des dépenses de la traction et du matériel en 1866 et 1867 . . . 167
26. Hainaut et Flandres. . . . . . . . . . . . . . . . . . . 168
27. Haut-et Bas-Fléau (chemins de fer industriels) . . . . . . . . . 173
28. Hesbaye et Condroz. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 178
29. Jonction Grand-Ducale (Spa à la frontière Grand-Ducale) . . . . . . 179
30. Jonction de l'Est (Manage à Wavre). . . . . . . . . . . . . . 180
31. Lichtervelde à Furnes. . . . . . . . . . . . . . . . . . . 181
32. Liége à Givet (Nord-Belge) . . . . . . . . . . . . . . . . 183
33. Liége à Maestricht et ses extensions . . . . . . . . . . . . . 185
34. Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements . . . . . . . . . . . 186
Bilan et compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866. — Compte général de l'exploitation de l'année 1866 . . . . . . . . . . . . 188
35. Lierre à Turnhout . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 191
36. Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Selzaete . . . . . . . . . 192
37. Luxembourg (Grande Compagnie du) . . . . . . . . . . . . . . 195
Bilan au 31 décembre 1866 (2e semestre) . . . . . . . . . . . . 198
38. Malines par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas. . . . . . . . 200
39. Manage à Piéton et ses extensions . . . . . . . . . . . . . . 201
— Masseyck et Virton reliés aux voies ferrées de Belgique . . . . . . . 202
40. Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain (Nord-Belge.). . . . . . . . . 203
41. Nord-Belge. (nos 12, 32 et 40) . . . . . . . . . . . . . . . 208

42. Nord de la Belgique. (Anvers à Hasselt; Louvain à Hérenthals et Aerschot à Diest; Turnhout à Tilbourg) . . . . . . . . . . . . . . . . . 210
Bilan et compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866 . . . . . . 212
43. Société belge de chemins de fer . . . . . . . . . . . . . . . . 215
44. Ostende à Armentières. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 217
45. Ouest de la Belgique (Audenaerde à Nieuwport et Courtrai à Denderleeuw.) 220
46. Pépinster à Spa . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 222
— Chemin de fer de raccordement des établissements du bassin calcaire de Tournai, à la station de cette ville . . . . . . . . . . . . . . . 224
47. Société anonyme d'entreprise de chemins de fer, routes et canaux . . . 225
48. Société anonyme d'exploitation de chemins de fer. . . . . . . . . 226
Compte de Profits et Pertes et Bilan au 30 juin 1866. . . . . . . . . 230
49. Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 231
50. Société générale d'exploitation de chemins de fer. . . . . . . . . . 234
51. Tamines à Landen . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 242
52. Tirlemont à Diest avec ses extensions. . . . . . . . . . . . . . . 244
53. Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt. . . . . . . . . . . . . . . 245

*Renseignements généraux et relevés statistiques comparatifs des différentes exploitations des chemins de fer belges.*

I. Réseau des chemins de fer concédés en Belgique, en exploitation en 1865, 1866 et 1867 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 250
Ibis. Réseau des chemins de fer belges en construction ou à construire à la date du 1er janvier 1868. — Lignes ouvertes du 1er janvier au 22 juin 1868 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 252
Notice générale sur les chemins de fer . . . . . . . . . . 253

**Année 1866.**

Etablissement de la voie de l'Etat, matériel des transports . . . . 254
Situation des locomotives de l'Etat au 1er janvier 1867. . . . . . 256
II. Matériel de traction. — Dépôts. — Machinistes . . . . . . . . . 257
III. Service des locomotives et des machinistes. — Combustible consommé 258
IV. Matériel de transport. — Voyageurs; jours-kilomètres. — Marchandises, jours-wagons. . . . . . . . . . . . . . . . . . . 260
V. Tableau de l'emploi et de la circulation du matériel des transports . 262
VI. Nombre, composition et parcours des trains . . . . . . . . . 264
VII. Mouvement des transports en service intérieur . . . . . . . . . 266
VIII. id. en services mixtes, internationaux et de transit. 270
IX. Mouvement général des transports, tous les services réunis . . . 274
IX bis. Mouvement des transports des lignes de la Société anonyme d'exploitation. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 278
X. Parcours kilométrique des transports . . . . . . . . . . . . 282
XI. Chemins de fer de l'Etat. — Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les compagnies belges, comparés à ceux des services internationaux et de transit. . . . . . . . . . . . . 283

XII. Recettes des transports en service intérieur . . . . . . . . . 284
XIII. id. en services mixtes, internationaux et de transit . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 288
XIV. Recettes générales des transports, tous les services réunis. . . . 292
XIV bis. Recettes générales des transports de la Société anonyme d'exploitation 296
XV. Recette moyenne des transports par unité de trafic et par unité kilométrique. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 300
XVI. Recettes moyennes des transports par kilomètre de voie exploitée . . 304
XVII. id. par train — kilomètre . . . . . . . . . 308
XVIII. Dépenses d'exploitation : Administration centrale et frais généraux. Voies et bâtiments . . . . . . . . . . . . . 312
XIX. id. Traction — Entretien du matériel. . . . . 314
XX. id. Service des transports. . . . . . . . 316
XXI. id. Par service et rapport p. c. . . . . . . . 318
XXI bis. id. Par kilomètre exploité et par train — kilom. 320
Dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État Belge . . . 322
id. de la Société anonyme d'exploitation. . . . 323
XXII. Résumé comparatif des recettes, des dépenses et des bénéfices de l'exploitation — Résultats par kilomètre exploité et par train — kilomètre. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 324
XXIII. Recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation par jour — kilom. 326
Société anonyme d'exploitation : Recettes moyennes des transports par kilomètre de voie exploitée et par jour — kilomètre. . . 327
XXIV. Résumé des comptes de Profits et Pertes au 31 décembre 1866 . . 328
XXV. Bilans. Résumé de l'Actif. . . . . . . . . . . . . . . 330
XXVI. id. Résumé du Passif . . . . . . . . . . . . . . . 334
XXVII. Relevé général du nombre des fonctionnaires et agents à traitement fixe et des ouvriers à salaire journalier. . . . . . 338
XXVII bis Répartition du personnel à traitement organique, entre les cadres spéciaux des diverses grandes branches de l'administration des chemins de fer de l'Etat — Nombre d'agents par catégorie d'emplois. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 342
Notes et observations se rapportant aux tableaux statistiques qui précèdent, pour l'année 1866 . . . . , . . . . . . . . 343

## Année 1867.

Situation de la voie ferrée de l'Etat au 1er janvier 1868 . . . . . 373
Matériel des transports de l'Etat — mouvement des trains. . 374
Situation des locomotives de l'Etat au 1er janvier 1868. . . . . . 375
I. Nombre, parcours et consommation des locomotives et parcours des trains. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 376
II. Mouvement des transports en service intérieur . . . . . . . 378
III. id, en services mixtes, internationaux et de transit. . 380
IV. Mouvement général des transports de tous les services réunis . . 382
V. Recettes des transports en service intérieur . . . . . . . . . 386
VI. id. en services mixtes, internationaux et de transit. . . 388

VII. Recettes générales des transports de tous les services réunis . . . 390
VIII. Récapitulation des recettes du service intérieur et celles des services mixtes, internationaux et de transit des compagnies des chemins de fer belges pour les années 1867 et 1866 . . . . 394
IX. Rapport p. c. des recettes du service intérieur et de celles des services mixtes, internationaux et de transit, aux recettes totales des compagnies pour les années 1867 et 1866. . . . . . . . . 396
X. Chemins de fer de l'État. — Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les compagnies belges comparés à ceux des services internatiònnaux et de transi . . . . . . . . . . 398
XI. Récapitulation des recettes, des dépenses et des bénéfices des exploitations pour les années 1867 et 1866. . . . . . . . . . . 400
XII. Recette brute moyenne des transports par kilomètre de voie et par train — kilomètre . . . . . . . . . . . . . . . . . 402
XIII. Dépenses d'exploitation par service et rapport p. c. en 1867 . . . 404
XIV. Id. par kilomètre de voie et par train — kilom . 406
XV. Sociétés anonymes et générales d'exploitation. — Recettes et dépenses par Compagnies exploitées. . . . . . . . . . . . . . 408
XVI. Dépenses d'exploitation des Chemins de fer de l'État . . . . . 410
XVII. Bénéfice des exploitations. — Résultats comparés des années 1867, 1866 et 1865 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 411
XVIII. Recettes, dépenses et bénéfices des exploitations par jour — kilomètre. — Recettes et bénéfices comparés des années 1867, 1866 et 1865 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 412
XIX. Résumé des comptes de Profits et Pertes au 31 décembre 1867 . . 414
XX. Bilan au 31 décembre 1867. — Résumé de l'actif. . . . . . . 418
XXI. Id. — Résumé du passif . . . . . . . . 422
XXII. Valeur nominale du capital social des Chemins de fer Belges en exploitation au 31 décembre 1867. — Intérêts et dividendes payés et derniers cours des titres en 1865, 1866, 1867 et 1868 . . . . . 426
XXII bis. Relevé récapitulatif du capital social affecté au 31 décembre 1867, aux chemins de fer concédés en Belgique. . . . . . . . . 430
Bassins houillers du Hainaut. — Compte de profits et pertes et bilan au 31 décembre 1867. . . . . . . . . . . . . . . . 431
Nord de la Belgique. — Compte de profits et pertes et bilan au 31 décembre 1867. . . . . . . . . . . . . . . . 432
Société anonyme d'exploitation de Chemins de fer. — Compte de profits et pertes et bilans au 30 juin 1867 et au 30 juin 1868 . . . 434
Relevé du nombre d'accidents arrivés sur les Chemins de fer Belges. — Années 1866 et 1867. . . . . . . . . . . . . . . . 436
Montant des sommes payées, à la date du 1er Janvier 1868, aux sociétés concessionnaires des Chemins de fer en Belgique auxquelles le gouvernement a accordé et accorde encore une garantie de minimum d'intérêt. — Minimum de produit garanti par ligne et par jour — kilomètre. . . . . . . . . . . . . . . . . 438
Notes et observations se rapportant aux tableaux statistiques qui précèdent. — Année 1867 . . . . . . . . . . . . . 439

Droit de rachat des chemins de fer concédés, réservé par l'État . . 465
Recette moyenne des transports des voyageurs et des marchandises, par unité de trafic de 1837 à 1867 inclus . . . . . . . . . . 468
Comparaison du tarif des voyageurs de l'État du 1er mai 1866 avec le tarif antérieur de l'État, avec celui des compagnies belges et avec ceux mis en vigueur en France et en Prusse . . . . . . . . . 470
Comparaison du tarif des marchandises du 1er février 1868, avec le tarif de l'État du 1er juillet 1853, avec celui des compagnies belges et avec ceux mis en vigueur en France et en Prusse . . . . . 471
Observations se rapportant aux tarifs des voyageurs et marchandises. 472
Erratum . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 473
Type de la carte des chemins de fer . . . . . . . . . . . . 475



# CONFÉRENCE DES CHEMINS DE FER BELGES.

## RÈGLEMENT DU CERCLE.

ARTICLE PREMIER. — Il est formé à Bruxelles un Cercle qui prend le titre de **Conférence des Chemins de fer belges.**

Cette Association a pour but :

1° D'établir, en vue des intérêts généraux des chemins de fer, des relations personnelles entre ceux qui s'occupent de la construction, de l'administration et de l'exploitation des chemins de fer et des grandes industries qui s'y rattachent ;

2° D'étudier les questions générales se rattachant à l'industrie des transports et aux voies de communication par chemins de fer, par terre et par eau ;

3° De rechercher et de recommander l'adoption des mesures propres à améliorer l'exploitation des chemins de fer, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, commercial et contentieux ;

4° De réunir, pour les tenir à la disposition des membres de l'Association, les publications, les documents et les renseignements de toute nature, relatifs à l'exploitation des chemins de fer.

ART. 2. — Le Cercle est composé de membres effectifs, de membres honoraires et de membres correspondants.

Les membres effectifs ont seuls la disposition des fonds et de l'actif social ; seuls ils prennent part aux votes et statuent sur les demandes d'admission.

Les membres honoraires et correspondants prennent part aux discussions et délibérations, mais avec voix consultative seulement.

Font de droit partie du Cercle : les membres et secrétaires des conseils d'administration, les directeurs-gérants, les directeurs ou chefs d'exploitation de chemins de fer exploités en Belgique, les ingénieurs en chef et les fonctionnaires de même rang des chemins de fer de l'État, qui adhéreront au présent règlement.

Peuvent êtres maintenues comme membres, les personnes désignées plus haut, dont les fonctions viennent à cesser, et qui, par conséquent, cessent de faire partie de droit de l'Association.

Peuvent être admis comme membres effectifs ou honoraires : les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les fonctionnaires supérieurs des chemins de fer exploités en Belgique, présentés par leurs chefs, membres de l'Association ; les directeurs ou chefs des grands établissements industriels en rapport avec les chemins de fer, et les personnes qui, par leurs travaux et leurs études, peuvent utilement concourir au but de l'Association.

Peuvent être admises comme membres correspondants, toutes les personnes étrangères au pays, se trouvant dans les conditions énumérées ci-dessus.

Les demandes de maintenue et d'admission doivent être adressées par écrit au Comité. Il est statué sur ces demandes à la plus prochaine réunion de la Conférence, à la majorité des suffrages.

Art. 3 (1). — Le Cercle est dirigé par un Comité composé d'un président, d'un vice-président et de quatre membres choisis parmi les membres effectifs.

Le Comité se renouvelle par moitié, chaque année.

Les membres sortants ne sont rééligibles qu'après un intervalle de deux ans. Les élections ont lieu à la première réunion ordinaire de chaque année.

L'ordre de première sortie sera déterminé par un tirage au sort.

L'assemblée choisit chaque année le Président et le Vice-Président parmi les membres du Comité.

Art. 4. — Il est nommé un secrétaire dont le traitement est fixé, en réunion de la Conférence, à la majorité des suffrages.

Le secrétaire est choisi, soit parmi les membres effectifs ou honoraires, soit en dehors de l'Association, en séance ordinaire de la Conférence, et à la majorité des trois quarts des voix.

Le secrétaire est révocable en séance ordinaire de la Conférence. La proposition de révocation doit être indiquée à l'ordre du jour et réunir les trois quarts des voix.

Le Comité nomme, s'il y a lieu, un secrétaire-adjoint et des employés ; il fixe leurs émoluments dans les limites des budgets.

Art. 5. — Les recettes ordinaires du Cercle se composent :

1° Des subsides annuels alloués par le gouvernement et par les administrations des Compagnies de chemins de fer exploités en Belgique.

2° Des redevances et contributions annuelles, fixées à 30 francs pour les membres effectifs et à 20 francs pour les membres honoraires.

Les membres correspondants ne payent aucune rétribution.

Les contributions annuelles sont payables par anticipation.

L'année sociale commence le 1er janvier.

La rétribution est due par les membres entrants à dater du jour de leur admission.

Les membres sortants payent la rétribution pour l'année entière commencée.

Art. 6. — La caisse est gérée par le Comité, qui soumet au Cercle, dans la première réunion de chaque année, les comptes de l'année écoulée, et le budget de l'exercice courant.

Aucune dépense non prévue au budget ne peut être faite sans avoir été préalablement autorisée en séance de la Conférence.

Le Comité délègue un de ses membres ou le secrétaire, pour remplir les fonctions de trésorier.

Les mandats de payement sont signés par un membre délégué et par le trésorier, et paraphés par le secrétaire.

Art. 7. — La Conférence se réunit en son local aussi souvent que les travaux peuvent l'exiger, et au moins six fois par an.

Le Comité fixe les dates des réunions et convoque les membres.

Art. 8. — Le Comité formule l'ordre du jour et l'adresse aux membres de la Conférence, au moins dix jours avant chaque séance.

Tout membre qui désirerait faire mettre une question à l'ordre du jour, devra accompagner d'un exposé des motifs la demande qu'il adressera à cet effet au Comité, lequel peut toutefois dispenser de cette obligation.

Art. 9. — Les questions incidentes et urgentes pourront être soumises à la Con-

(1) D'après la modification apportée dans la séance de la Conférence du 29 avril 1865.

férence, séance tenante, si elles sont présentées par écrit, et signées par cinq membres effectifs.

**Art. 10.** — Il est tenu par le Comité procès-verbal de chacune des séances. Ce procès-verbal doit être lu et approuvé à l'ouverture de la séance suivante. Il est signé par trois membres du Comité.

**Art. 11.** — Les membres qui désirent ne plus faire partie de l'Association doivent en informer par écrit le Comité.

Les membres qui cessent de faire partie du Cercle ne conservent aucun droit dans l'Association.

**Art. 12.** — En cas de dissolution, la bibliothèque du Cercle sera dévolue à l'une des bibliothèques publiques qui, à défaut de dispositions prises par la Conférence, sera désignée par M. le Ministre des travaux publics.

Adopté par la Conférence en séance du 1er février 1862.

*Le secrétaire-adjoint,*
P.-J. Wergifosse.

*Le président,*
J. Malou.

## COMITÉ DE DIRECTION DE LA CONFÉRENCE.

### PRÉSIDENT D'HONNEUR :

M. **J. Vander Stichelen**, Ministre des Travaux publics.

### MEMBRES DU BUREAU POUR L'ANNÉE 1867 :

Président : M. le Baron **E. Prisse**.
Vice-Président : M. **J. Urban**.
Membres du Comité : M. **A. Chantrell**.
M. **A. Van Hoegaerden**.
M. **A. Lebon**.
M. **A. Kreglinger**.
Secrétaire : M. **F. Loisel**.

## NOMS ET QUALITÉS DES MEMBRES DE LA CONFÉRENCE EN 1867.

MM. **MEMBRES EFFECTIFS :**

**E. Boucquéau**, Administrateur délégué du chemin de fer de Braîne-le-Comte à Gand et ses extensions, *place des Nations*, 15, *Bruxelles*.

**J. Brasseur**, Administrateur de la Grande Compagnie du Luxembourg, *rue Longue*, 65, *Ostende*.

**A. Bruneau**, Représentant, Administrateur-Directeur des chemins de fer de Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt, Administrateur délégué du chemin de fer direct de Lille à Calais, etc., *rue de la Loi*, 72, *Bruxelles*.

**A.-W. Chantrell**, Directeur de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, *Bruges*.

**A. Clermont**, Directeur-Gérant du chemin de fer de Liége à Maestricht, *Liége-Longdoz*.

**H. D'Andrimont de Lhoneux**, Administrateur délégué, remplissant les fonctions de Directeur-Général de la Société de Hesbaie et Condroz, *avenue Godin, Huy.*

**De Baillet-Latour** (Comte), Représentant, Ancien Président du Conseil d'Administration du chemin de fer de Tamines à Landen, *boulevard de Waterloo*, 4, *Bruxelles.*

**A. De Lecourt**, Ingénieur, *avenue de la Toison d'Or*, 69, *Bruxelles.*

**J.-A. De Mot**, Administrateur de la Société de Dendre-et-Waes, etc., *rue des Bouchers*, 46, *Bruxelles.*

**Dincq-Jordan**, Ingénieur-Constructeur, *à Jemmapes près Mons.*

**A. Dumon**, Ancien Ministre des Travaux publics, Président du Conseil d'Administration de la Société d'exploitation de chemins de fer, membre du Conseil d'Administration du chemin de fer de Lokeren à Zelzaete, etc., *rue du Commerce*, 19, *Bruxelles.*

**A. Durieux**, Ingénieur-Constructeur, *rue Mi-Mars*, 19, *Louvain.*

**Ch. Évrard**, Directeur de la Compagnie Belge pour la construction de machines et de matériels de chemins de fer, *rue de Brabant*, 15, *Bruxelles.*

**Fassiaux**, Directeur-Général de l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État, *rue du Progrès*, 2, *Bruxelles.*

**A. Focquet**, Directeur-Gérant du chemin de fer de Pepinster à Spa, Ingénieur en chef de la Société anonyme du Nord de la Belgique, *Spa.*

**P. Focquet**, Directeur-Gérant du chemin de fer de Lierre à Turnhout, Ingénieur en chef de la Société Belge de chemins de fer, *rue du Parchemin*, 6, *Bruxelles.*

**J. Geddyn**, Directeur-Gérant du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, Directeur à la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer, *rue Ducale*, 85, *Bruxelles.*

**Ch. Gréban**, Administrateur des chemins de fer de l'Est et de la Jonction de l'Est, etc., *rue des Champs-Élysées*, 16, *Ixelles.*

**L. Herla**, Directeur du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue de Spa*, 51, *Bruxelles.*

**A. Kreglinger**, Directeur-Général de la Compagnie centrale de travaux publics et de construction de matériel de chemins de fer, *boulevard Botanique*, 53, *Bruxelles.*

**A. Lebon**, Directeur-Général de la Société générale d'exploitation de chemins de fer, *place des Martyrs*, 8, *Bruxelles.*

**Mackensie-Shaw**, Administrateur-délégué du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, membre du Comité d'exploitation et du Comité mixte du Grand-Central belge, etc., *Saint-Germain près Paris.*

**J. Malou**, Sénateur, Président du Conseil d'Administration de l'Est-Belge et du Comité mixte général du Grand-Central Belge, etc., *rue de la Loi*, 47, *Bruxelles.*

**D. Marchal**, Ingénieur en chef du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue Ducale*, 83, *Bruxelles.*

**J. Morel de Tangry**, Administrateur-Directeur-Général de la Société d'exploitation de chemins de fer, Administrateur du chemin de fer de Lokeren à Zelzaete, etc., *boulevard de Waterloo*, 39, *Bruxelles.*

**J. Oudet**, Administrateur-délégué du chemin de fer d'Anvers à Tournai, *rue du Commerce*, 61, *Bruxelles.*

**S. Philippart**, Directeur-Général de la Compagnie des bassins houillers du Hainaut, *rue Neuve*, 32, *Bruxelles.*

**A. Poncelet,** Ingénieur en chef Directeur à l'Administration des chemins de fer de l'État, *boulevard Botanique*, 41, *Bruxelles*.

**A. Poniet,** Inspecteur à la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais, *quai Saint-Léonard*, 6, *Liége-Vivegnis*.

Le Baron **E. Prisse**, Directeur-Gérant et Ingénieur en chef du chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren, *Saint-Nicolas*.

**F. Preud'homme**, Administrateur de la Compagnie centrale de travaux publics et de matériels de chemins de fer et Administrateur-délégué du chemin de fer de Manage à Piéton, etc., *boulevard Botanique*, 53, *Bruxelles*.

**M. Sommer,** Directeur spécial de la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, membre du Comité mixte général du Grand-Central Belge, *Aix-la-Chapelle*.

**A. Stoclet,** Président du Conseil d'Administration du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, du chemin de fer de Spa et du Comité d'exploitation du Grand-Central-Belge, Administrateur-délégué des Sociétés du Nord de la Belgique et de Turnhout, Administrateur de l'Est-Belge, etc., *rue de Berlaimont*, 10, *Bruxelles*.

**A. Urban-Duvigneaud,** Ingénieur, *place de l'Industrie*, 17, *Bruxelles*.

**J. Urban,** Directeur-Général, membre et secrétaire du Comité mixte général du Grand-Central belge, *rue de la Loi*, 50, *Bruxelles*.

**A. Van Hoegaerden,** Directeur-Gérant du chemin de fer de l'Est-Belge, administrateur du chemin de fer de Chimay, etc., *rue du Marteau*, 50, *Bruxelles*.

**F. Van Espen,** Directeur-Gérant de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, *rue du Méridien*, 35, *Saint-Josse-ten-Noode*.

**M. Van Mons**, Vice-Président du Conseil d'Administration du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue d'Accolay*, 8, *Bruxelles*.

**J. Verreyt,** Président du Conseil d'Administration du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue Keyenveld*, 13, *Ixelles*.

**J. Vinchent,** Ingénieur en chef Directeur à l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État, *rue du Progrès*, 2, *Bruxelles*.

**F. Wellens**, Inspecteur-Général des ponts et chaussées, *rue du Trône*, 123, *Ixelles*.

**Zaman,** Sénateur, Administrateur des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, etc., *rue des Arts*, 35, *Bruxelles*.

---

MM. MEMBRES HONORAIRES :

**Brugmann,** Ingénieur des ponts et chaussées et du chemin de fer direct de Bruxelles à Lille et Calais, *chaussée de Wavre*, 143, *Ixelles*.

**A. Eyckholt**, Secrétaire-Général de la Société d'exploitation de chemins de fer, Administrateur des chemins de fer Hainaut et Flandre et Tamines à Landen, *rue d'Arlon*, 64, *Bruxelles*.

**F. Gendebien,** Inspecteur-Général honoraire des chemins de fer de l'État, administrateur de la Société générale d'exploitation de chemins de fer, *rue de l'Arbre-Bénit*, 39, *Ixelles*.

**G. Hauchecorne,** Agent-Général de l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État, *Cologne*.

**A. Meckel,** Directeur-Gérant de la fabrique de fer d'Ougrée, *Ougrée*.

**E. Nyssens,** Directeur du chemin de fer de Chimay, *Chimay*.

**A. Ohnet,** Inspecteur-Général des chemins de fer Nord-Belges, *Liége-Longdoz*.

**A. Poppe**, Administrateur, Directeur-Gérant des chemins de fer de Liége à Namur et de Mons à Manage, *montagne de l'Oratoire*, 9, *Bruxelles*.

**Clens**, Ingénieur, *rue Godecharles*, 20, *Ixelles*.

**M. Urban**, Ingénieur en chef, Directeur de la traction du chemin de fer Grand-Central belge, *rue des Sols*, 23, *Bruxelles*.

**E. Vanden Bogaerde**, Directeur d'exploitation des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes, *Courtrai*.

---

MM. MEMBRES CORRESPONDANTS :

**Amesheff**, Président, Directeur du chemin de fer Néerlandais-Rhénan, *Utrecht*.
**Bittong**, Inspecteur de l'exploitation du chemin de fer Louis de Hesse, *Mayence*.
**Hoffman**, Conseiller intime, commissaire de l'État des chemins de fer de Schleswig à Flensburg, *Flensburg* (*duché de Schleswig*).
**Horn**, Inspecteur en chef de l'exploitation du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.
**Kramer**, Ingénieur en chef, Directeur des constructions du chemin de fer Louis de Hesse, *Mayence*.
**Léonardi**, Ingénieur en chef-mécanicien du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.
**Nohl**, Ingénieur en chef-mécanicien du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.
**Quassowski**, Ingénieur en chef et Directeur de la Compagnie du chemin de fer de Berlin à Magdebourg, *Potsdam*.
**Rennen**, Directeur spécial du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.
**Simon**, Membre de la direction des chemins de fer de la Haute-Silésie, *Breslau*.
**Strebel**, Directeur de l'exploitation du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.
**Sternberg**, Inspecteur de l'exploitation du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.
**Van de Wynckele**, Directeur-Général de la Société Royale-grand-Ducale du Guillaume-Luxembourg, *boulevard de Strasbourg*, 68, *Paris*.
**Vogt**, Conseiller (à la Régence) du ministère des travaux publics, *Berlin*.
**Wernich**, Membre du Conseil de Direction des chemins de fer de l'Est-Prusse, *Bromberg*.

---

## NOMS DES SOCIÉTÉS ANONYMES PROTECTRICES EN 1867.

1. Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État belge.
2. Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.
3. Société générale d'exploitation de chemins de fer.
4. Société anonyme d'exploitation de chemins de fer.
5. Lignes Nord-Belges.
6. Grande Compagnie du Luxembourg.
7. Société anonyme de l'Est-Belge.
8. » de Dendre et Waes.
9. » de Chimay.
10. » de Manage à Wavre.
11. » d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.
12. » d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.
13. » de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain.
14. » du Nord de la Belgique.
15. » de Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt.
16. » de la Flandre occidentale.
17. » d'Anvers à Rotterdam.
18. » des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut.
19. » de Tamines à Landen.
20. » de Lierre à Turnhout.
21. » de Lichtervelde à Furnes.
22. » de Liége à Maestricht.
23. » de Pepinster à Spa.

---

# MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

## CAHIER DES CHARGES ET CONDITIONS GÉNÉRALES
### CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION
### DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS EN BELGIQUE.

1866. A. M. 20 février, *Mon*. 12 août, page 4439.

Art. 1er. Toute concession de chemin de fer fera l'objet d'une convention spéciale et sera subordonnée aux conditions générales indiquées ci-après, en tant qu'il n'y sera pas dérogé par les stipulations de la convention. Celle-ci fixera la direction générale de la ligne, les points de passage obligés, le *maximum* d'inclinaison des pentes et des rampes, le délai d'achèvement des travaux, le montant du cautionnement, le taux des redevances à payer pour frais de surveillance respectivement pendant la construction et pendant l'exploitation de la ligne, ainsi que la durée de la concession, et, éventuellement, les conditions de rachat de la concession ou de reprise de l'exploitation de la ligne par l'État et celles concernant l'appropriation et la location de stations, parties de voies ou dépendances empruntées aux lignes de l'État ou à d'autres lignes.

Art. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des travaux publics des projets du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Le tracé sera rapporté, par une ligne rouge continue, sur un plan général des lieux à l'échelle de 1 à 20,000 (carte de la Belgique, par M. Vandermaelen).

Il sera rapporté en outre sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500 (plan du cadastre) par une ligne rouge qui pourra être interrompue dans les courbes.

Sur ces plans seront indiquées les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1 à 10,000 pour les longueurs et à l'échelle de un à mille pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux à Ostende. Il représentera, respectivement par des lignes noires, rouges et bleues, le terrain naturel, la surface supérieure des terrassements et celle des rails. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées au-dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des paliers, la longueur des parties droites et le développement, ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

Sur le profil en long, aussi bien que sur les plans du tracé, sera figuré l'emplacement des stations, haltes, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir ultérieurement pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné d'un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type du railway.

Le tracé et le profil en long pourront être présentés par sections successives, mais chaque section devra s'étendre d'un point de passage obligé à un autre.

Art. 3. Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires présenteront des projets complets et détaillés de tous les ouvrages et fournitures nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de un à mille. Ils seront dressés par communes, en double expédition, et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises de terrain à faire.

Les projets des ouvrages de toute espèce se composeront de projections et de coupes verticales et horizontales assez multipliées et assez détaillées pour déterminer les formes et dimensions de toutes les parties des ouvrages.

Les projets d'ouvrages d'art et de passages à niveau comprendront des plans des lieux indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil en long du chemin de fer.

Les plans relatifs aux détournements de cours d'eau, routes et chemins, ainsi qu'à leurs raccordements avec les ouvrages d'art et les passages à niveau seront dressés à l'échelle de un à mille.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de un à cinq cents, ceux des bâtiments à l'échelle de un à cent et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de un à cinquante.

Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur d'exécution.

Art. 4. Avant de statuer sur les projets soumis à son approbation, le Ministre des travaux publics pourra faire procéder, aux frais des concessionnaires, aux opérations graphiques que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Il pourra aussi exiger la production de métrés et estimations des ouvrages à exécuter.

Il pourra apporter aux projets telles modifications qu'il jugera convenir, pour autant qu'elles ne soient pas en opposition aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession ou à celles du présent cahier des charges.

Il pourra notamment désigner les points où devront être établies des haltes ou des stations.

Les concessionnaires ne pourront, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des travaux publics, s'écarter des projets approuvés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires seront tenus d'y apporter, s'il y a lieu, toutes les modifications nécessaires pour permettre l'établissement des ouvrages d'art, passages à niveau, stations ou haltes, conformément aux projets approuvés.

Le Ministre des travaux publics pourra, en outre, prescrire, avant la mise à exécution des projets approuvés, telles modifications de détail qu'il jugera nécessaires, après avoir entendu les concessionnaires.

L'approbation donnée à des projets présentés par les concessionnaires ne pourra

jamais être invoquée par eux pour justifier des dérogations aux prescriptions du présent cahier des charges, à moins que la convention spéciale de concession n'ait formellement autorisé ces dérogations.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, les concessionnaires devront faire parvenir au département des travaux publics deux expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

Art. 5. Le tracé du chemin de fer sera établi de manière à donner aux parties courbes un rayon aussi grand que possible. Le rayon *minimum* des courbes est fixé à cinq cents mètres. Cependant il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à trois cent cinquante mètres aux abords des stations principales.

Les courbes dirigées en sens contraires devront être séparées par une droite de cent mètres de longueur au moins.

A défaut de stipulations expresses dans la convention spéciale, le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes sera déterminé par le Ministre des travaux publics, selon la configuration du terrain et la direction des transports les plus importants.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales d'un développement convenable.

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de cent mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente et celle de la rampe atteindront ou dépasseront cinq millimètres par mètre.

Dans les souterrains, de même que dans les courbes de 500 mètres et moins de rayon, le profil en long du chemin de fer sera disposé suivant une inclinaison aussi faible que possible.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemins de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de trois cent cinquante mètres à mille mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des travaux publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art de grande ouverture à construire sous la voie ferrée, le chemin de fer sera établi, autant que possible, en ligne droite et suivant une faible inclinaison longitudinale sur une longueur de 100 mètres au moins de part et d'autre de ces ouvrages, lorsque ceux-ci ne seront pas entièrement en maçonnerie.

Art. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et haltes, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Département des travaux publics.

En tous cas, les terrains devront être acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les concessionnaires seront tenus d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui leur seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie aura été constatée par le Département des travaux publics.

Dans le cas où le gouvernement concéderait un chemin de fer à simple voie, des gares d'évitement seront établies partout où il le jugera convenable.

Les concessionnaires auront toutefois la faculté d'exproprier les terrains nécessaires à l'établissement d'une deuxième voie.

L'écartement des rails sera exactement le même que celui du chemin de fer de l'État. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de deux mètres au

moins. Cette largeur sera augmentée dans les stations et haltes autant que le Département des travaux publics le prescrira.

En dehors des stations et haltes, le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de 3 mètres 50 centimètres pour la simple voie et de 7 mètres pour la double voie. Il y aura au *minimum* 20 centimètres de ballast sous les billes et 5 à 10 centimètres au-dessus, selon le mode de fixation du rail sur ses supports.

Les talus du ballast seront inclinés à un et demi de base pour un de hauteur.

Une berme de cinquante centimètres de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast. Toutefois, dans les remblais de plus de six mètres de hauteur, la largeur de la berme sera portée à un mètre.

La surface supérieure des terrassements aura une pente transversale de trois centimètres par mètre de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Des fossés dont le plafond aura trente centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à trente centimètres au moins en contre-bas de la berme ménagée au pied des talus du ballast, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront généralement séparés du pied des talus en déblai par une berme établie au niveau des rails et ayant une largeur de cinquante centimètres à un mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés seront également creusés au sommet des tranchées et le long du pied des remblais, lorsque cela sera reconnu nécessaire par le Département des travaux publics, à raison de la déclivité du sol. Ces fossés seront séparés de la crête des talus en déblai ou du pied des talus en remblai par une berme de cinquante centimètres à un mètre de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur et de la nature du terrain. En général, le rapport de la base à la hauteur des talus sera de un à un, de un et quart à un, ou de un et demi à un, selon que la hauteur des talus sera inférieure à trois mètres, comprise entre trois mètres et quatre mètres ou supérieure à quatre mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devra être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté du chemin de fer, sera réglée de la même manière et le pied de ces talus sera établi à deux mètres au moins de la crête des talus des tranchées.

Des francs-bords seront ménagés de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue ; ils auront cinquante centimètres à un mètre de largeur, suivant les circonstances.

Art. 7. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communications publiques existantes ne subissent que les modifications reconnues indispensables par le Département des travaux publics.

Les cours d'eau, routes et autres voies de communications publiques ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité de projets approuvés au préalable par le Ministre des travaux publics.

A la rencontre des chemins et routes ordinaires, le chemin de fer devra passer,

autant que possible, soit au-dessus, soit au-dessous de ces voies de communication.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau ou en contre-haut du chemin de fer seront surmontés de garde-corps ou parapets sur toute la longueur des têtes, y compris généralement la partie qui correspond aux chemins, routes, cours d'eau ou canaux au passage desquels les ouvrages d'art sont destinés.

Les concessionnaires pourront être tenus d'établir, sur les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, comme, en général, à tous les endroits où le Département des travaux publics le jugera nécessaire, des écrans ou autres ouvrages disposés de façon à éviter aux chevaux la vue subite des trains, ainsi que les effets du bruit et de la fumée produits par le passage des locomotives.

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par le Département des travaux publics à raison des circonstances locales, mais ne sera généralement pas inférieure à sept mètres pour une route ni à quatre mètres cinquante centimètres pour un chemin vicinal.

La voie charretière des viaducs aura trois mètres à cinq mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc, et sera comprise entre deux trottoirs ; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même ; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré des concessionnaires.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière sera en rapport avec la destination et l'importance des viaducs. Elle ne sera cependant pas inférieure en général à $4^{m},50$ à l'aplomb des bordures ou filets d'eau de la chaussée.

Dans les souterrains, comme aussi dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, il devra rester un intervalle entièrement libre de $1^{m},50$ au moins de chaque côté du railway.

A l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de 5 mètres dans les souterrains et de $4^{m},80$ au moins dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La section libre qui devra exister, tant sous ces ouvrages qu'en un point quelconque de la ligne, sera en tout cas telle qu'elle ne présente aucun obstacle dans les limites indiquées par des lignes hachurées sur la figure annexée au présent cahier des charges.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué, de distance en distance dans les piédroits, des niches destinées à servir d'abris au besoin.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie, auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaires pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. S'ils sont surmontés d'un remblai de plus de trois mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage, conformément aux indications du fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins soixante centi-

mètres d'ouverture et un mètre de hauteur sous clef. Sous les grands remblais, ces dimensions seront augmentées autant que l'administration le prescrira.

Les ouvrages d'art ordinaires seront généralement pourvus de murs en aile et d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs, si les ouvrages doivent servir à l'écoulement des eaux.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions qu'elles auront à supporter, de concert entre les concessionnaires et le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux. En cas de désaccord, il en sera référé au Département des travaux publics.

Il sera, au besoin, battu des pilots d'essai et opéré des sondages aux frais des concessionnaires.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art en général devront avoir subi, à la satisfaction du Département des travaux publics, telles épreuves qu'il jugera nécessaires. Pour les ouvrages d'art, avec tabliers, construits sous le chemin de fer, indépendamment de l'emploi d'une charge stationnaire, les épreuves pourront consister à faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner pendant quelques heures, sur les voies, simultanément et successivement, un train de locomotives des plus pesantes. Pour les ouvrages avec tabliers, construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de quatre cents kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, dix-huit mille kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge des concessionnaires.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer par un passage à niveau sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant de part et d'autre du railway sur une longueur de sept mètres au moins à partir des rails extérieurs.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par le Département des travaux publics, mais qui ne sera pas inférieure à cinq mètres en général.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages à niveau ou les viaducs auront, comme, en général, toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir par suite de détournements de voies de communication de l'espèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communication. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée autant que de besoin pour faciliter la circulation. Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée par le Département des travaux publics d'après les circonstances locales, mais qui ne pourra généralement dépasser trois pour cent.

Elles seront pavées ou empierrées suivant que les voies de communication dont elles font partie sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré des concessionnaires, sur une longueur qui sera fixée par le Département des travaux publics. Aux abords des passages à niveau, cette longueur sera de cinq mètres au moins de part et d'autre du palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et

des passages à niveau sera au moins égale à trois mètres cinquante centimètres et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite au moins sur toute la longueur du palier.

Art. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments, dépendances et objets nécessaires pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, habitations de chefs de station, hangars et magasins aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompes, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, places de transbordement, pavages, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, reverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, cliches ou blocs d'arrêt, signaux et clôtures.

Les bâtiments et dépendances du chemin de fer en dehors des stations et des haltes consisteront notamment en barrières, clôtures, poteaux de défense, reverbères, maisonnettes de garde, loges de garde, maisons pontonnières, bornes-kilométriques, poteaux de pente, bornes de délimitation et signaux à distance.

Les bâtiments seront pourvus d'un mobilier approprié à leur destination.

Art. 9. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie en rapport avec l'importance des localités, sans pouvoir être inférieure à trente mètres carrés.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de quatre à huit mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'un auvent, du côté du chemin de fer, et, s'il y a lieu, du côté opposé.

En face du bâtiment aux recettes et du côté opposé par rapport aux voies, le Département des travaux publics pourra exiger la construction d'un abri avec trottoirs pour les voyageurs.

Dans les stations de bifurcation ou de grande importance, les concessionnaires pourront être tenus d'établir des gares couvertes pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera clôturé des deux côtés pour le moins par une haie-vive. Une clôture provisoire en lattis ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur le railway, sera établie partout où le Département des travaux publics le jugera nécessaire.

Aux abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues.

Des perrés seront construits aux abords des ouvrages d'art ainsi que dans les fossés et les talus du chemin de fer, là où le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux le reconnaîtra nécessaire.

Le Département des travaux publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis, soit par une maisonnette de garde et une loge, soit par une maisonnette de garde, soit par une simple loge. Il y aura au moins une maisonnette de garde avec loge pour chaque poste ou étendue de 2,000 à 3,000 mètres entretenue et

surveillée par une même brigade d'ouvriers. En outre, tous les passages à niveau dépendant de routes ordinaires ou de chemins de grande communication seront pourvus d'une maisonnette de garde.

Les maisonnettes de garde auront les dimensions et dépendances le plus récemment admises sur le chemin de fer de l'État.

Elles seront pourvues d'un jardin, d'une contenance de quatre ares au moins.

Les maisonnettes et loges de garde seront établies a une distance de 5 mètres au moins de la voie la plus rapprochée.

Pour chaque section de chemin de fer, les concessionnaires présenteront un plan général des lieux indiquant l'emplacement des maisonnettes et loge de garde, ainsi que les distances qui les sépareront.

Art. 10. Le Département des travaux publics se réserve le droit de faire exécuter par les concessionnaires, ou à leurs frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, au point de vue de la sécurité publique, de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

Art. 11. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter, devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Quand les rails seront en fer laminé, ils ne pèseront pas moins de trente-quatre kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés sur leurs supports. Le *maximum* de distance entre les supports ne dépassera pas un mètre.

Les supports en bois seront en chêne. Toutefois, le Département des travaux publics se réserve d'autoriser l'emploi d'autres essences préparées à la créosote ou par tout autre procédé qu'il aura préalablement agréé. En tout cas, l'emploi de bois de chêne sera obligatoire aux abouts des rails et dans les courbes de moins de 1,000 mètres de rayon, lorsque les rails ne seront point fixés sur les supports au moyen de coussinets.

A défaut de gravier, il devra être fait usage, pour le ballastage des voies, de pierrailles, scories et laitiers concassés, ou de cendres choisies de forges. Les échantillons des matières à employer devront être agréés par le Département des travaux publics.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce qui se pratique dans les travaux exécutés pour compte de l'État ou à ce que le Département des travaux publics prescrira.

Les ouvrages d'art seront en général construits en maçonnerie, en tôle ou en fer laminé ou forgé. La fonte ni le bois ne pourront être employés sous forme de longerons.

Dans les tabliers métalliques, les formes et dimensions des pièces en fer laminé, tôle ou fer forgé seront telles que les plus fortes charges que les tabliers peuvent avoir à supporter ne produisent pas une fatigue supérieure à 6 kilogrammes par millimètre carré.

Art. 12. Le matériel d'exploitation, consistant dans les locomotives avec leurs tenders, et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport, de quelque nature qu'il soit, sera construit de manière à assurer la

sécurité des transports, la facilité du raccordement, entre elles, des voitures appartenant aux différentes administrations et la commodité des voyageurs ; il devra pouvoir, sans inconvénient, être admis à circuler sur les lignes de l'État ou à faire partie de ses trains, et aura des dimensions telles qu'à vide ou à pleine charge sa section transversale soit renfermée dans les limites indiquées par des lignes pleines sur la figure annexée au présent cahier des charges, y compris la saillie des portières représentée par des lignes ponctuées. Les voitures à voyageurs seront couvertes. Elles seront fermées au moyen de glaces.

L'exécution de ces différentes conditions sera vérifiée par le Département des travaux publics, qui pourra interdire la circulation, sur les lignes de l'État et même sur la ligne concédée, du matériel qui ne remplirait pas les conditions exigées.

Art. 13. Les haltes et les stations auront un développement en rapport avec leur importance. Les haltes auront généralement au moins 300 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur moyenne et les stations secondaires 400 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur moyenne. En outre les concessionnaires seront tenus de donner, aux haltes et stations, les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie et même de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le Département des travaux publics le jugera nécessaire.

Art. 14. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État.

Il est expressément défendu aux concessionnaires, à moins d'y être autorisés par le Ministre des travaux publics, de stipuler, dans les actes d'acquisition, des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général, et spécialement quelque servitude que ce soit au profit du vendeur.

Art. 15. Aucune tranchée, coupe de bois, extraction de terre ou de pierre, ni aucune espèce de travaux ne pourront être pratiqués dans les bois soumis au régime forestier, et appartenant à l'État, aux communes et aux établissements publics, sans une autorisation préalable, conformément au code forestier et à l'arrêté royal du 20 décembre 1854. Les concessionnaires s'entendront, à ce sujet, avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

Art. 16. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

Art. 17. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai déterminé par la convention spéciale de concession.

Art. 18. Un cautionnement, dont l'acte spécial de concession déterminera l'importance, sera déposé par les concessionnaires et demeurera affecté à titre de garantie de leurs engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires, en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires, que pour servir, éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession et du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

Art. 19. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention spéciale et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à déchéance que si les concessionnaires n'avaient pas rempli leurs obligations dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

Art. 20. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses tant de la convention spéciale de concession que du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des sections de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 21. Les articles 19 et 20 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

Art. 22. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des travaux publics :

1° Un règlement prescrivant, outre les mesures d'ordre intérieur, toutes les mesures propres à assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation;

2° Des tarifs déterminant les prix de transports de toute espèce de station à station;

3° Un livret comprenant les conditions réglementaires de ces transports.

Le Département des travaux publics fera, au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité et de la régularité de l'exploitation. Ces modifications seront obligatoires pour les concessionnaires.

Art. 23. Le Département des travaux publics pourra exiger qu'il y ait, au moins, trois convois par jour, transportant des voyageurs dans les deux sens pour chaque partie de la ligne. Il se réserve de fixer, s'il le juge convenable, les heures de départ et d'arrivée de ces trains, de manière à les faire coïncider avec celles des trains des autres lignes.

Art. 24. Les lois et règlements de police en vigueur au chemin de fer de l'État et à intervenir, le cas échéant, sont applicables au chemin de fer concédé.

Art. 25. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation telle qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le Département des travaux publics pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le Département des travaux publics aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

Si, dans les trois mois après que le Département des travaux publics se serait trouvé dans l'obligation de pourvoir à l'exploitation, les concessionnaires n'avaient pas valablement justifié qu'ils sont en état de la reprendre et de la continuer, ou s'ils ne l'avaient pas effectivement reprise, ils seraient déchus de leurs droits, comme dans le cas prévu à l'article 19.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

Art. 26. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, signaux, etc. Ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Art. 27. Le gouvernement, sur la proposition des concessionnaires, nommera ceux de leurs agents qui auront à remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

Art. 28. Le Département des travaux publics fera surveiller par ses agents tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que d'exploitation ; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront annuellement, par kilomètre de voie concédée, dans la caisse qui leur sera désignée à cet effet :

1° Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée des travaux de construction, à partir de la date de l'arrêté de concession définitive.

2° Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée de l'exploitation, et prenant cours à partir du 1er janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

Ces sommes seront déterminées par la convention spéciale de concession.

Les concessionnaires mettront à la disposition des fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des travaux, les ouvriers, instruments et autres objets nécessaires pour procéder à la vérification du tracé et du nivellement de la ligne concédée, de tous ses ouvrages et dépendances.

Art. 29. La surveillance à exercer par le Département des travaux publics, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

Art. 30. Il sera facultatif au Département des travaux publics de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir. A cet effet, les fonctionnaires du Département des travaux publics à ce désignés auront accès en tout temps dans les stations et haltes, ainsi que sur toute la ligne et seront admis dans les convois publics gratuitement.

Les agents des concessionnaires devront prêter leur concours chaque fois qu'il sera requis à ce sujet.

Art. 31. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du contrat spécial de concession et du présent cahier des charges, le Département des travaux publics pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

Art. 32. Le Département des travaux publics aura le droit de s'opposer à l'exécution de tout ouvrage dont le projet n'aura pas été approuvé.

Les concessionnaires ne pourront interrompre ni entraver la circulation sur les chemins, routes, voies ferrées et voies navigables, à moins d'y être formellement autorisés par le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Ils ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle au libre écoulement des eaux.

Ils devront, au besoin, établir des moyens de communication ou d'écoulement provisoires, conformément aux instructions du Département des travaux publics, qui se réserve le droit de prendre d'office et aux frais des concessionnaires toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

Art. 33. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes

les parties du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dresser, à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionnés, seront dressées, aux frais des concessionnaires, pour être déposées dans les archives du Département des travaux publics.

Art. 34. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires percevront à leur profit, pendant un terme à fixer dans la convention spéciale de concession, des péages établis sur les bases ci-après.

Art. 35. Le terme dont il est parlé à l'article qui précède prendra cours à l'expiration du délai fixé, par la convention spéciale, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer, quelle que soit d'ailleurs l'époque à laquelle la ligne aura effectivement été livrée à l'exploitation en partie ou en totalité.

Si ce délai était prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai.

Art. 36. Les tarifs de péages dont il est fait mention à l'article 34 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'État, en vigueur au moment où interviendra la convention spéciale de concession.

Art. 37. Les tarifs mixtes que les concessionnaires établiront avec le chemin de fer de l'État ou avec d'autres lignes concédées seront fixés pour tous les tarifs et classes de tarifs d'après les bases des tarifs de l'État en vigueur à l'époque où interviendra la convention spéciale de concession, sans augmentation de frais fixes ou accessoires et en raison des distances à admettre du point de départ au point de destination.

Art. 38. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés aux articles ci-dessus, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Art. 39. Les concessionnaires pourront effectuer tous les genres de transports, sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des travaux publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des travaux publics, et à la condition que le public en soit informé, quinze jours d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le Département des travaux publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des travaux publics, sans

qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des travaux publics pourra notamment rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, c'est-à-dire appartenant à la même classe du tarif, et les prix ainsi abaissés ne pourront, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des travaux publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département et à la condition que le public en sera prévenu au moins un mois d'avance par des affiches et des avis, comme il est stipulé ci-dessus pour les abaissements de prix.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 40. Les concessionnaires seront tenus de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le gouvernement sur les lignes qu'il exploite et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Département des travaux publics.

Art. 41. Les militaires, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux, leurs chevaux et leurs bagages, aux prix et conditions admis pour les transports de l'espèce sur les chemins de fer de l'État.

Art. 42. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer concédé, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en leur possession.

Art. 43. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, le Département des travaux publics requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre le gouvernement et les concessionnaires.

Art. 44. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

Art. 45. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement, par tous les convois, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches ou paquets, et les fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des postes.

Un compartiment de voiture de deuxième classe devra être mis à la disposition des agents qui accompagneront les dépêches par les trains où il n'y aura pas de bureau.

Art. 46. Les concessionnaires seront tenus de fournir gratuitement, sur chacun des points de leur ligne où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Jusqu'à ce que la construction de ces bureaux soit terminée, les concessionnaires devront tenir gratuitement à la disposition de ladite administration un local convenable pour y établir provisoirement son service, si le nombre ou les dimensions des bâtiments existants le permettent.

Le Département des travaux publics pourra établir à ses frais, sans que les concessionnaires aient droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Les concessionnaires devront, en tout temps, donner accès dans les stations ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 47 Le Département des travaux publics pourra établir et entretenir, le long des voies du chemin de fer concédé, une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera convenables, pour qu'il n'en résulte ni danger, ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Département des travaux publics désirera construire des locaux spéciaux pour y installer des appareils télégraphiques, les concessionnaires fourniront le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils télégraphiques. Lesdits agents feront connaître à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes les accidents ou dérangements, leurs causes et tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de ladite administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, de même que les appareils et les matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Ministre des travaux publics, d'après les circonstances.

Les concessionnaires pourront en outre établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation de la ligne de chemin de fer concédée. Dans ce cas, le Ministre des travaux publics désignera les stations où les fils des concessionnaires devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents du gouvernement.

Les agents des concessionnaires auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications télégraphiques relatives à l'exploitation de la ligne concédée.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Département des travaux publics.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur les lignes de l'État.

Les concessionnaires devront prêter, au service des correspondances télégraphiques privées, le concours qui sera réclamé par le Département des travaux publics, d'après les clauses du règlement général arrêté par ce Département.

Art. 48. Le Département des travaux publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement de voies de raccordement, soit aux stations,

soit en pleine voie (gares privées). La construction et l'exploitation de ces voies de raccordement et gares privées auront lieu aux conditions de celles établies sur les lignes de l'État.

Art. 49. Le gouvernement pourra faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant du chemin de fer concédé ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Art. 50. Le Département des travaux publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, waggons et autre matériel roulant appartenant à d'autres lignes et réciproquement.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée d'après les bases admises pour les relations mixtes des lignes de l'État.

Art. 51. Le gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

Art. 52. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer et autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du payement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des passages à niveau qui seraient établis par l'État, par les provinces ou les communes, par suite de la construction de routes ou autres voies de communication nouvelles ou par suite de la rectification de routes ou autres voies de communication existantes.

Art. 53. Le gouvernement pourra apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

Art. 54. Dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office, et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent de ce chef ou à ce sujet réclamer aucuns dommages-intérêts.

Art. 55. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

Art. 56. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'article 25, si, pendant les cinq dernières années de leur concession, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complétement à leurs obligations, le Département des travaux publics aurait le droit de saisir les recettes de la ligne et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances.

Art. 57. A dater de l'expiration de la concession, le Département des travaux publics sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

Art. 58. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Département des travaux publics. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer au Département des travaux publics ou à ses agents ; ils ne pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants. Ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

Art. 59. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent aux termes de la convention spéciale de concession et du présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

Art. 60. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant du Département des travaux publics. Ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise à domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent relevant du Département des travaux publics.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

Art. 61. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire, en tout temps, toutes les fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation prompte et régulière de la ligne.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 62. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent et celles du contrat spécial de concession comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les

travaux nécessaires ; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

Art. 63. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Le gouvernement se réserve le droit, soit de racheter la concession, soit de reprendre l'exploitation dans des délais et sous des conditions à déterminer par la convention spéciale de concession.

Art. 64. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, des objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

Art. 65. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à 2 fr. 20 c. (deux francs vingt centimes).

---

## CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

---

**Modifications apportées au tarif des voyageurs** (*voir* plus loin, avis du ministère, *Mon.* 25 avril 1866 et A. M. 25 janv. 1867).

### 1866. A. M. 20 mars, *Mon.* 21 mars. *Recueil adm.*, n° 744 (à dater du 1er mai).

Art. 1er. Les bases actuelles du tarif des voyageurs, fixées respectivement à 8, 6 et 4 centimes par kilomètre pour les 1re, 2e et 3e classes des trains ordinaires, avec surtaxe de 25 p. c. pour les 1re et 2e classes des trains express, sont remplacées par les bases suivantes :

La taxe par lieue de 5 kilomètres sera substituée à la taxe par kilomètre, et les distances d'application du tarif des marchandises seront adoptées pour celui des voyageurs (1).

Les prix des trois classes de voyageurs par trains ordinaires sont établis comme suit :

1° De 1 à 10 lieues inclusivement, on comptera pour chaque lieue : 0.30 pour la 1re classe, 0.20 pour la 2e classe, 0.15 pour la 3e classe.

2° De 11 à 20 lieues, on ajoutera aux prix de la dixième lieue et pour chaque lieue : 0.15 pour la 1re classe, 0.10 pour la 2e classe, 0.075 pour la 3e classe.

3° Au delà de 20 lieues, on ajoutera aux prix de la vingtième lieue et pour chaque lieue : 0.10 pour la 1re classe, 0.075 pour la 2e classe, 0.05 pour la 3e classe.

(1) Voir page 104 du premier Annuaire, les différentes bases de tarifs mis en vigueur pour le transport des voyageurs, depuis 1835, et page 614, les derniers tarifs adoptés en 1866, comparés avec ceux qui sont appliqués en France et en Prusse.

Des voitures de 3e classe seront ajoutées aux trains express à désigner.

La surtaxe des trains express sera réduite de 25 à 20 p. c. des prix ci-dessus.

L'unité de prix étant fixée à cinq centimes, toute fraction de moins de 3 centimes sera négligée et toute fraction qui atteindra 3 centimes sera comptée pour cinq.

Art. 2. Par première application de ces bases, les prix réduits ci-dessus seront introduits à leur taux définitif à partir de la 16e lieue.

Une taxe transitoire sera appliquée à la zone comprise entre les 8e et 15e lieues inclusivement.

Le complément de la réduction dans cette zone, ainsi que l'application des prix réduits ci-dessus à la zone comprise entre une et sept lieues, demeurent réservés.

Art. 3. Le tarif réduit applicable au transport des électeurs est fixé dès à présent à 50 p. c. des prix définitifs indiqués ci-dessus.

Les troupes voyageant en corps ou par détachement; — les sociétaires, au nombre de vingt au moins; — les enfants âgés de moins de 8 ans; — les émigrants; — les détenus et leurs gardiens, jouiront d'une réduction de 25 p. c. sur les mêmes prix.

Art. 4. Le tarif actuel pour le transport des bagages est provisoirement maintenu (1).

Art. 5. Les dispositions qui précèdent seront appliquées aux parcours mixtes qui empruntent les lignes de l'État et celles des compagnies belges qui y auront adhéré, et, en cas de non adhésion, à la partie du parcours mixte s'étendant sur les lignes de l'État seulement.

Elles seront étendues aux parcours internationaux à déterminer ultérieurement.

Art. 6. Sont maintenues les dispositions en vigueur auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté.

*N. B*: Le barême définitif des prix de transport des voyageurs ordinaires, et celui des voyageurs avec réduction de 25 p. c. sur les prix définitifs, se trouvent plus loin à l'A. M. du 25 janv. 1867.

---

**Application du nouveau tarif des voyageurs du 1er mai 1866.**

## 1866. Avis du ministère, *Mon*. 25 avril.

Sont abrogées les réductions accordées antérieurement sur les prix du tarif en faveur des voyageurs désignés ci-après :

Les officiers, sous-officiers et soldats voyageant isolément; — les officiers, sous-officiers et matelots de la marine royale; — les officiers de l'état-major de la garde civique voyageant pour le service; — les gendarmes voyageant pour le service de l'armée; — les conducteurs d'artillerie, employés des hôpitaux et boulangeries militaires; — les religieuses de toutes congrégations; — les artistes dramatiques, entrepreneurs de cirques ou de théâtres forains, voyageant par troupe *de moins de vingt personnes*; — et, en général, les voyageurs de toutes les catégories qui ne seraient pas munis d'une autorisation postérieure à la date de ce jour.

Tous ces voyageurs payeront, à partir du 1er mai, les prix ordinaires du tarif.

(1) Voir page 109 du premier Annuaire, les différentes bases de tarifs mis en vigueur depuis 1835, pour transport des bagages.

**Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages.**

1867. A. M. 25 janv., *Mon.* 10 fév.

**Voyageurs ordinaires.**

1. — Aucun voyageur ne peut prendre place dans une voiture du chemin de fer sans être muni d'un coupon régulier, qui doit être représenté à toute réquisition des agents de l'administration.

2. — A défaut de ce coupon, le voyageur paye de station à station jusqu'à ce qu'il ait pu prendre un billet régulier.

Les gardes-convoi ne peuvent, sous aucun prétexte, percevoir le prix d'une place, sans délivrer immédiatement un coupon en échange.

Les billets sont recueillis pendant le trajet ou à destination.

**Enfants.**

3. — La remise du prix total est faite aux enfants âgés de moins de 3 ans, à la condition qu'ils restent assis sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

Les enfants de 3 à 8 ans sont transportés à prix réduits et ont droit à une place distincte.

Au-dessus de 8 ans, les enfants payent place entière.

Lorsqu'un voyageur réclamera une place distincte pour un enfant de moins de 3 ans, on percevra le même prix que pour un enfant de 3 à 8 ans.

**Suppléments.**

4. — Le voyageur qui veut se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée sur son coupon, ou passer d'un train ordinaire dans un train express, doit, suivant le cas, se munir de l'un des coupons supplémentaires indiqués ci-après :

| COUPON DONT LE VOYAGEUR est muni. | VOITURE DANS LAQUELLE IL DÉSIRE se placer. | COUPON SUPPLÉMENTAIRE dont il doit se munir à cette fin. |
|---|---|---|
| 3e ordinaire. | 2e ordinaire. | 3e ordinaire. |
| 3e — | 1re — | 2e — |
| 3e — | 3e express. | 3e — |
| 3e — | 2e — | 2e — |
| 3e — | 1re — | 2e express. |
| 2e — | 1re ordinaire. | 3e ordinaire. |
| 2e — | 2e express. | 3e — |
| 2e — | 1re — | 3e express. |
| 1re — | 1re — | 3e ordinaire. |
| 3e express. | 2e ordinaire. | 3e — |
| 3e — | 1re — | 3e express. |
| 3e — | 2e express. | 3e — |
| 3e — | 1re — | 2e ordinaire. |
| 2e — | 1re — | 3e — |

Pour les enfants qui se trouveront dans les mêmes cas, on exigera, comme suppléments, des coupons d'enfants, de la même classe que ceux indiqués dans la 3e colonne qui précède.

En règle générale, le voyageur muni d'un coupon dont le prix est supérieur à celui de la place qu'il veut occuper n'a aucun supplément à payer.

C'est ainsi qu'il n'y a, par exemple, rien à réclamer à celui qui passe d'une 2e classe ordinaire dans une 3e classe express; d'une 1re ordinaire dans une 3e express, ou d'une 1re ordinaire dans une 2e express.

### Correspondance manquée.

5. — En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'auront droit à un dédommagement que pour autant qu'il y ait faute imputable à l'administration, et ce dédommagement ne pourra, pour quelque raison que ce soit, excéder le prix de transport.

### Électeurs.

6. — Les électeurs aux Chambres législatives ont droit au transport à prix réduits sur le chemin de fer de l'État entre la station la plus rapprochée de leur résidence et la localité où ils sont appelés à voter.

La taxe est établie à raison des prix du barême définitif (annexe n° 1) réduits de 30 p. c.

Les électeurs dont il s'agit doivent présenter à la station de départ leurs bulletins de convocation, qui devront, en outre, être exhibés à chaque réquisition.

Ces bulletins seront retirés au retour par les gardes-convoi.

### Sociétaires.

7. — Les transports à prix réduits de sociétés voyageant en corps sont soumis aux conditions ci-après :

Les sociétés doivent être composées de vingt personnes au moins.

Au delà de vingt, le nombre de sociétaires est illimité.

Le *minimum* de parcours est fixé à trois myriamètres (30 kilomètres), retour non compris.

Les prix de transport sont établis conformément au barême-annexe n° 2.

Les sociétés de moins de vingt personnes ou effectuant un parcours inférieur à 30 kilomètres peuvent profiter de la réduction en payant pour vingt personnes ou pour un parcours de 30 kilomètres.

En service mixte, le *minimum* de 30 kilomètres s'applique à la distance totale du point de départ au point d'arrivée, retour non compris.

La réduction est également acquise aux sociétés qui n'ont à effectuer qu'un seul voyage dans les conditions ci-dessus, ou dont le retour a lieu par d'autres lignes ou d'autres moyens de transport.

Le président de la société doit, au plus tard la veille du départ, remettre au chef de station une liste des sociétaires partant, certifiée par l'autorité communale, et faire connaître les trains par lesquels les transports auront lieu.

Les sociétaires doivent être rendus à la station au moins 15 minutes avant le départ.

Ils ne peuvent prendre place que dans les voitures désignées par le chef de station ou son délégué, qui vérifie au préalable le nombre des sociétaires présents.

Le prix de transport (aller et retour le cas échéant), doit être payé avant le départ entre les mains du chef de station, qui délivre au président un bulletin portant reçu de la somme encaissée.

S'il s'agit d'un transport avec retour, le bulletin est dressé en double expédition ; l'un des bulletins est retiré à l'aller, l'autre au retour.

Outre le bulletin collectif, le bureau de départ délivre, pour chaque sociétaire, un coupon revêtu du timbre de l'État.

Les élèves des établissements d'instruction publique, voyageant avec leurs professeurs, sont admis aux mêmes conditions que les sociétés.

Tout sociétaire qui fera usage de son coupon pour un autre jour ou un autre train que ceux qui y sont désignés, payera le prix intégral du parcours, sans préjudice au procès-verbal à dresser à sa charge, s'il y a lieu.

Il en sera de même pour les sociétaires trouvés sans billet.

Les transports à prix réduits ne peuvent avoir lieu par trains express.

### Militaires.

8. — Les troupes voyageant en corps ou par détachements sont transportées aux prix réduits indiqués à l'annexe n° 2.

Les militaires voyageant isolément ne jouissent d'aucune réduction.

### Bagages.

9. — Il est loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 25 kilogrammes et pouvant être placés sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Ces objets ne sont pas inscrits au bureau de départ et sont transportés aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

Cette faculté ne s'étend pas aux valeurs.

10. — Tout bagage inscrit est assujetti à la taxe, dont le minimum est fixé à 50 centimes par expédition.

Au delà de ce minimum, la taxe s'applique de 10 en 10 kilogr. en négligeant toute fraction de dizaine.

11. — Les bagages présentés à l'inscription doivent porter une adresse bien lisible et être emballés de manière à en assurer la conservation.

12. — Le voyageur reçoit, au départ, un bulletin renseignant le nombre de colis, le poids total et la somme perçue.

Ce bulletin doit être remis à l'arrivée pour la décharge de l'administration.

13. — Les voyageurs peuvent faire assurer leurs bagages, en payant une taxe de 10 centimes par 100 francs de valeur déclarée, en sus des prix du tarif. Les bagages

expédiés de cette manière doivent être conditionnés de façon à offrir toute garantie à l'administration.

14. — En cas de perte d'un objet assuré, l'administration remboursera intégralement la valeur assurée.

15. — Pour la perte d'un objet inscrit et non assuré, il sera payé au propriétaire une somme calculée d'après le poids du colis et à raison de 6 francs par kilogramme.

16. — Les bagages remis au bureau un quart d'heure avant le départ du convoi partent en même temps que le voyageur.

Ceux remis plus tardivement pourront être refusés ou seront expédiés conformément à l'article 18.

17. — Les colis de marchandises et objets mobiliers, présentés pour être transportés comme bagages, seront refusés lorsque leur poids excédera 25 kilogrammes, ou leur volume 1/8 de mètre cube.

18. — Il est loisible aux voyageurs d'expédier leurs bagages comme marchandises, aux prix et conditions établis pour ces transports.

### Dépôt de bagages.

19. — Les chefs de station sont autorisés à recevoir en dépôt les bagages qui leur sont présentés à l'arrivée des trains ou avant leur départ, moyennant la perception d'un droit de magasinage de 5 centimes par colis et par jour, avec un minimum de taxe de 10 centimes.

20. — Ces bagages sont considérés comme étant en cours de transport et peuvent être assurés moyennant payement d'une prime de 10 centimes par 100 francs de valeur déclarée, en sus de la taxe de 5 centimes stipulée à l'article précédent.

21. — Le dépôt est constaté par un récépissé à remettre au voyageur et contre remise duquel celui-ci peut rentrer en possession de ses bagages.

22. — En cas de perte d'un colis-bagage déposé, le propriétaire a droit au remboursement intégral de la valeur assurée ou au payement d'une somme calculée d'après les bases fixées par l'article 15 ci-dessus, lorsqu'il n'y a pas eu assurance.

23. — Si le poids des colis n'a pas été indiqué sur le bulletin de dépôt ou que ce bulletin ne puisse être reproduit, ce sera au voyageur à prouver le poids à raison duquel il réclamera.

### Chiens.

24. — Les chiens accompagnant les voyageurs payent, sans exception, le prix d'un coupon de 3e classe.

Le propriétaire reçoit un bulletin qu'il doit remettre au bureau d'arrivée pour la décharge de l'administration.

Les chiens ne sont pas admis dans les voitures affectées au transport des voyageurs. Ils sont placés dans les niches dont sont pourvus les waggons à bagages.

### Annexes I.

**Barême définitif des prix de transport des voyageurs ordinaires.**

| Distances en LIEUES. | EXPRESS. | | | ORDINAIRES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. |
| | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. |
| 1 | » 35 | » 25 | » 20 | » 30 | » 20 | » 15 |
| 2 | » 70 | » 50 | » 35 | » 60 | » 40 | » 30 |
| 3 | 1 10 | » 70 | » 55 | » 90 | » 60 | » 45 |
| 4 | 1 45 | » 95 | » 70 | 1 20 | » 90 | » 60 |
| 5 | 1 80 | 1 20 | » 90 | 1 50 | 1 » | » 75 |
| 6 | 2 15 | 1 45 | 1 10 | 1 80 | 1 20 | » 90 |
| 7 | 2 50 | 1 70 | 1 25 | 2 10 | 1 40 | 1 05 |
| 8 | 2 90 | 1 90 | 1 45 | 2 40 | 1 60 | 1 20 |
| 9 | 3 25 | 2 15 | 1 60 | 2 70 | 1 80 | 1 35 |
| 10 | 3 60 | 2 40 | 1 80 | 3 » | 2 » | 1 50 |
| 11 | 3 80 | 2 50 | 1 85 | 3 15 | 2 10 | 1 55 |
| 12 | 3 95 | 2 65 | 2 » | 3 30 | 2 20 | 1 65 |
| 13 | 4 15 | 2 75 | 2 05 | 3 45 | 2 30 | 1 70 |
| 14 | 4 30 | 2 90 | 2 15 | 3 60 | 2 40 | 1 80 |
| 15 | 4 50 | 3 » | 2 20 | 3 75 | 2 50 | 1 85 |
| 16 | 4 70 | 3 10 | 2 35 | 3 90 | 2 60 | 1 95 |
| 17 | 4 85 | 3 25 | 2 40 | 4 05 | 2 70 | 2 » |
| 18 | 5 05 | 3 35 | 2 50 | 4 20 | 2 80 | 2 10 |
| 19 | 5 20 | 3 50 | 2 60 | 4 35 | 2 90 | 2 15 |
| 20 | 5 40 | 3 60 | 2 70 | 4 50 | 3 » | 2 25 |
| 21 | 5 50 | 3 65 | 2 75 | 4 60 | 3 05 | 2 30 |
| 22 | 5 65 | 3 80 | 2 80 | 4 70 | 3 15 | 2 35 |
| 23 | 5 75 | 3 85 | 2 90 | 4 80 | 3 20 | 2 40 |
| 24 | 5 90 | 3 95 | 2 95 | 4 90 | 3 30 | 2 45 |
| 25 | 6 » | 4 » | 3 » | 5 » | 3 35 | 2 50 |
| 26 | 6 10 | 4 15 | 3 05 | 5 10 | 3 45 | 2 55 |
| 27 | 6 25 | 4 20 | 3 10 | 5 20 | 3 50 | 2 60 |
| 28 | 6 35 | 4 30 | 3 20 | 5 30 | 3 60 | 2 65 |
| 29 | 6 50 | 4 40 | 3 25 | 5 40 | 3 65 | 2 70 |
| 30 | 6 60 | 4 50 | 3 30 | 5 50 | 3 75 | 2 75 |
| 31 | 6 70 | 4 55 | 3 35 | 5 60 | 3 80 | 2 80 |
| 32 | 6 85 | 4 70 | 3 40 | 5 70 | 3 90 | 2 85 |
| 33 | 6 95 | 4 75 | 3 50 | 5 80 | 3 95 | 2 90 |
| 34 | 7 10 | 4 85 | 3 55 | 5 90 | 4 05 | 2 95 |
| 35 | 7 20 | 4 90 | 3 60 | 6 » | 4 10 | 3 » |
| 36 | 7 30 | 5 05 | 3 65 | 6 10 | 4 20 | 3 05 |
| 37 | 7 45 | 5 10 | 3 70 | 6 20 | 4 25 | 3 10 |
| 38 | 7 55 | 5 20 | 3 80 | 6 30 | 4 35 | 3 15 |
| 39 | 7 70 | 5 30 | 3 85 | 6 40 | 4 40 | 3 20 |
| 40 | 7 80 | 5 40 | 3 90 | 6 50 | 4 50 | 3 25 |
| 41 | 7 90 | 5 45 | 3 95 | 6 60 | 4 55 | 3 30 |
| 42 | 8 05 | 5 60 | 4 » | 6 70 | 4 65 | 3 35 |
| 43 | 8 15 | 5 65 | 4 10 | 6 80 | 4 70 | 3 40 |
| 44 | 8 30 | 5 75 | 4 15 | 6 90 | 4 80 | 3 45 |
| 45 | 8 40 | 5 80 | 4 20 | 7 » | 4 85 | 3 50 |
| 46 | 8 50 | 5 95 | 4 25 | 7 10 | 4 95 | 3 55 |
| 47 | 8 65 | 6 » | 4 30 | 7 20 | 5 » | 3 60 |
| 48 | 8 75 | 6 10 | 4 40 | 7 30 | 5 10 | 3 65 |
| 49 | 8 90 | 6 20 | 4 45 | 7 40 | 5 15 | 3 70 |
| 50 | 9 » | 6 30 | 4 50 | 7 50 | 5 25 | 3 75 |
| 51 | 9 10 | 6 35 | 4 55 | 7 60 | 5 30 | 3 80 |
| 52 | 9 25 | 6 50 | 4 60 | 7 70 | 5 40 | 3 85 |

## ANNEXES II.

**Barême de voyageurs avec réduction de 25 p. c. sur les prix définitifs.**

| Distances en lieues. | EXPRESS. | | | ORDINAIRES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. |
| | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. |
| 1 | » 25 | » 20 | » 15 | » 20 | » 15 | » 10 |
| 2 | » 50 | » 35 | » 25 | » 45 | » 30 | » 20 |
| 3 | » 80 | » 50 | » 40 | » 65 | » 45 | » 35 |
| 4 | 1 10 | » 70 | » 50 | » 90 | » 60 | » 45 |
| 5 | 1 35 | » 90 | » 65 | 1 10 | » 75 | » 55 |
| 6 | 1 60 | 1 10 | » 80 | 1 35 | » 90 | » 65 |
| 7 | 1 85 | 1 25 | » 95 | 1 55 | 1 05 | » 80 |
| 8 | 2 15 | 1 40 | 1 10 | 1 80 | 1 20 | » 90 |
| 9 | 2 45 | 1 60 | 1 20 | 2 » | 1 35 | 1 » |
| 10 | 2 70 | 1 80 | 1 35 | 2 25 | 1 50 | 1 10 |
| 11 | 2 85 | 1 85 | 1 40 | 2 35 | 1 55 | 1 15 |
| 12 | 2 95 | 2 » | 1 50 | 2 45 | 1 65 | 1 25 |
| 13 | 3 10 | 2 05 | 1 55 | 2 60 | 1 70 | 1 25 |
| 14 | 3 20 | 2 15 | 1 60 | 2 70 | 1 80 | 1 35 |
| 15 | 3 35 | 2 25 | 1 65 | 2 80 | 1 85 | 1 40 |
| 16 | 3 50 | 2 30 | 1 75 | 2 90 | 1 95 | 1 45 |
| 17 | 3 65 | 2 45 | 1 80 | 3 05 | 2 » | 1 50 |
| 18 | 3 80 | 2 50 | 1 85 | 3 15 | 2 10 | 1 55 |
| 19 | 3 90 | 2 60 | 1 95 | 3 25 | 2 15 | 1 60 |
| 20 | 4 05 | 2 70 | 2 » | 3 35 | 2 25 | 1 70 |
| 21 | 4 10 | 2 75 | 2 05 | 3 45 | 2 30 | 1 70 |
| 22 | 4 25 | 2 85 | 2 10 | 3 50 | 2 35 | 1 75 |
| 23 | 4 30 | 2 90 | 2 15 | 3 60 | 2 40 | 1 80 |
| 24 | 4 40 | 2 95 | 2 20 | 3 65 | 2 45 | 1 85 |
| 25 | 4 50 | 3 » | 2 25 | 3 75 | 2 50 | 1 85 |
| 26 | 4 55 | 3 10 | 2 30 | 3 80 | 2 60 | 1 90 |
| 27 | 4 70 | 3 15 | 2 30 | 3 90 | 2 60 | 1 95 |
| 28 | 4 75 | 3 20 | 2 40 | 3 95 | 2 70 | 2 » |
| 29 | 4 85 | 3 30 | 2 45 | 4 05 | 2 75 | 2 » |
| 30 | 4 95 | 3 35 | 2 45 | 4 10 | 2 80 | 2 05 |
| 31 | 5 » | 3 40 | 2 50 | 4 20 | 2 85 | 2 10 |
| 32 | 5 15 | 3 50 | 2 55 | 4 25 | 2 90 | 2 15 |
| 33 | 5 20 | 3 55 | 2 60 | 4 35 | 2 95 | 2 15 |
| 34 | 5 30 | 3 65 | 2 65 | 4 40 | 3 05 | 2 20 |
| 35 | 5 40 | 3 65 | 2 70 | 4 50 | 3 05 | 2 25 |
| 36 | 5 45 | 3 80 | 2 75 | 4 55 | 3 15 | 2 30 |
| 37 | 5 60 | 3 80 | 2 75 | 4 65 | 3 20 | 2 30 |
| 38 | 5 65 | 3 90 | 2 85 | 4 70 | 3 25 | 2 35 |
| 39 | 5 75 | 3 95 | 2 90 | 4 80 | 3 30 | 2 40 |
| 40 | 5 85 | 4 05 | 2 90 | 4 85 | 3 35 | 2 45 |
| 41 | 5 90 | 4 10 | 2 95 | 4 95 | 3 40 | 2 45 |
| 42 | 6 05 | 4 20 | 3 » | 5 » | 3 50 | 2 50 |
| 43 | 6 10 | 4 25 | 3 05 | 5 10 | 3 50 | 2 55 |
| 44 | 6 20 | 4 30 | 3 10 | 5 15 | 3 60 | 2 60 |
| 45 | 6 30 | 4 35 | 3 15 | 5 25 | 3 65 | 2 60 |
| 46 | 6 35 | 4 45 | 3 20 | 5 30 | 3 70 | 2 65 |
| 47 | 6 50 | 4 50 | 3 20 | 5 40 | 3 75 | 2 70 |
| 48 | 6 55 | 4 55 | 3 30 | 5 45 | 3 80 | 2 75 |
| 49 | 6 65 | 4 65 | 3 35 | 5 55 | 3 85 | 2 75 |
| 50 | 6 75 | 4 70 | 3 35 | 5 60 | 3 95 | 2 80 |
| 51 | 6 80 | 4 75 | 3 40 | 5 70 | 3 95 | 2 85 |
| 52 | 6 95 | 4 85 | 3 45 | 5 75 | 4 05 | 2 90 |

Ces prix s'appliquent en raison des distances légales indiquées au tarif des marchandises.

# Service intérieur de l'État.

CONDITIONS RÉGLEMENTAIRES POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX, BESTIAUX, CHIENS ET TAPISSIÈRES.

1868. A. M. 25 janv., *Mon.* 5 fév., à dater du 1er fév.

## CHAPITRE Ier. — MARCHANDISES.

### § Ier. — Colis à remettre à domicile par exprès. — TARIF N° 1.

Art. 1er. Ce tarif s'applique aux colis à remettre à domicile par exprès. Il comprend tous les frais accessoires.

Les prix s'appliquent par colis et de 10 en 10 kilogrammes pour les colis pesant plus de 10 kilogrammes. — Les taxes sont arrondies par demi-décime dans le sens de l'augmentation.

Les lettres simples, c'est-à-dire celles pesant 10 grammes au moins, peuvent également être expédiées au prix du tarif n° 1. (Cette disposition ne s'applique pas aux transports mixtes.)

Art. 2. Les expéditions au tarif n° 1 s'effectuent à la vitesse des dépêches postales, et par tous les convois indistinctement partant une demi-heure après l'inscription.

Toutefois, les colis encombrants, ou d'un chargement difficile, ne sont admis aux convois de voyageurs que pour autant qu'ils ne soient pas de nature à entraver la marche de ces convois.

Art. 3. Dans les stations où le camionnage est organisé, la remise à domicile par exprès des colis de tout poids se fait immédiatement après l'arrivée des convois jusqu'à 9 heures du soir, dans l'étendue de territoire limitée par une circonférence de trois kilomètres de rayon autour de la station prise comme centre.

Les colis exprès, arrivant après 9 heures du soir, ne sont remis à domicile que le lendemain matin, entre 7 et 8 heures en été, et entre 8 et 9 heures en hiver.

L'expéditeur peut néanmoins en assurer la remise immédiate après 9 heures du soir, s'il en fait la demande écrite sur la lettre de voiture ou sur l'adresse des colis.

Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire de 25 centimes par expédition.

Dans les localités où le service de camionnage n'est pas organisé, la remise à domicile est limitée aux colis du poids de 25 kilogr. et moins, à transporter dans le rayon de trois kilomètres autour de la station.

Les colis de 5 kilogr. et moins sont remis à domicile par exprès à toute distance, moyennant une taxe supplémentaire de 1 franc par zone indivisible de 5 kilomètres au delà du rayon ci-dessus indiqué.

L'administration pourra exiger le dépôt d'arrhes pour garantie de cette dernière taxe.

Art. 4. Les lettres et colis sans valeur expédiés par exprès doivent toujours être affranchis.

### § II. — Grande vitesse *(petits paquets et articles de messagerie)*. — TARIF N° 2.

Art. 5. Le tarif n° 2 s'applique aux petits paquets et articles de messagerie jusqu'à 200 kilogr., à moins que l'expéditeur n'ait expressément demandé, par écrit, l'application des tarifs n° 1 ou n° 3.

Art. 6. Les prix sont appliqués par expédition (1) et de 10 en 10 kilogrammes pour les expéditions pesant plus de 10 kilogrammes. Les taxes sont arrondies par demi-décime, dans le sens de l'augmentation.

Art. 7. Ces marchandises sont généralement expédiées dans la soirée de leur acceptation, mais seulement par les trains que l'administration aura désignés pour ce mode de transport. Elles sont remises à domicile dans les six heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées (2), le tout sauf le cas d'encombrement.

Art. 8. Les marchandises qui ne sont pas remises au bureau une heure avant le départ peuvent n'être acceptées que pour le départ suivant.

### § III. — Dispositions communes aux tarifs nos 1 et 2.

Art. 9. Sauf l'exception stipulée au 2e § de l'article 2, les expéditeurs ont la faculté de réclamer par écrit le transport des colis de tout poids, aux prix et conditions des tarifs nos 1 et 2.

Art. 10. Le chargement et le déchargement des expéditions effectuées aux tarifs nos 1 et 2 sont opérés par les ouvriers de l'administration.

Art. 11. Les huîtres, le poisson frais et la levûre sont expédiés aux prix et conditions du tarif no 2, à moins que l'expéditeur ne demande, sur la lettre de voiture, l'application des prix et conditions du tarif no 1 ou du tarif no 3 (*petite vitesse*).

### § IV. — Petite vitesse (*articles de roulage*). — TARIF No 3.

Art. 12. Les marchandises à petite vitesse sont réparties en quatre classes et trois tarifs spéciaux, conformément au tableau de classification annexé au présent livret.

Art. 13. Lorsqu'une expédition du tarif no 3 contient des marchandises de diverses classes, on applique au poids total le prix de la classe la plus élevée.

Les charbons destinés à l'embarquement immédiat sur navires de mer dans les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Louvain, Termonde et Bruges sont transportés aux prix du tarif spécial d'exportation no 1.

Les marchandises marquées d'un astérisque dans la classification et expédiées par waggon complet de 10,000 kilog. ou payant pour ce poids, à l'exportation par les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Louvain, Termonde et Bruges, sont taxées aux prix du tarif spécial no 2.

Les marchandises à l'exportation ou à l'importation par les mêmes ports, et marquées de deux astérisques dans la classification, sont taxées par waggon complet de 10,000 kilog. ou payant pour ce poids, au prix du tarif spécial no 3.

Art. 14. Les marchandises de la 4e classe du tarif no 3 seront taxées aux prix et conditions de la 3e classe de ce tarif, lorsque l'expéditeur demandera l'emploi de waggons fermés ou bâchés. Les bâches de l'administration ne peuvent servir à recouvrir des transports de chaux.

Les expéditeurs ou les destinataires pourront réclamer l'application du prix de la

(1) On entend par *expédition* un ou plusieurs colis provenant d'un seul expéditeur à l'adresse d'un seul destinataire.

(2) Les heures de nuit sont fixées comme suit :
Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du soir à 7 heures du matin ;
Du 1er octobre au 31 mars, de 5 heures du soir à 8 heures du matin.

4e classe s'ils fournissent eux-mêmes les bâches, et, le cas échéant, la paille nécessaire.

Les bâches appartenant aux expéditeurs doivent porter *d'une manière très-apparente* le nom des propriétaires et celui de la station où elles doivent être renvoyées.

La réexpédition de ces bâches au point de départ est soumise à un droit d'enregistrement de 30 centimes par expédition.

Art. 15. Pour les expéditions de plus de trois waggons, l'expéditeur est tenu de prendre inscription 48 heures au moins à l'avance. Un registre spécial est déposé, à cet effet, dans chaque station.

L'expéditeur est passible d'une amende de 5 fr. par waggon, si la marchandise n'est pas rendue à la station de départ le jour convenu et l'administration peut, en outre, disposer du matériel.

La consignation de l'amende de 5 fr. par waggon pourra être exigée au moment de l'inscription.

Pour tous transports sans distinction, le chef de station prévient l'expéditeur de l'heure à laquelle les waggons demandés seront mis à sa disposition.

Si, endéans les huit heures, le chargement du waggon n'est pas opéré par les ouvriers de l'expéditeur, celui-ci sera passible d'une amende de 25 centimes par heure de retard et par waggon.

Lorsque le chargement devra être fait par les ouvriers de l'administration, la même amende sera appliquée, s'il s'écoule plus de huit heures entre la réception de la première partie de l'expédition et la réception de son complément, c'est-à-dire si toute l'expédition n'est pas amenée à la station endéans les 8 heures.

La même amende de 25 centimes par heure sera appliquée pour chaque waggon chargé qui, à défaut des pièces prescrites, ne pourrait être expédié par le train qui aurait dû l'emmener.

Art. 16. Sauf le cas d'encombrement, les expéditions effectuées au tarif n° 3 sont rendues à la gare de destination dans les trois fois vingt-quatre heures de leur acceptation, et elles sont remises à domicile, le cas échéant, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée.

Art. 17. *Minima*. Les minima des taxes du tarif n° 3 sont fixés comme suit :

*A*. Pour la 1re classe, à raison des prix indiqués au barême. Ces prix, qui ont été calculés d'après un poids de 400 kilogrammes, ne comprennent pas les frais accessoires. — Toutefois, les expéditions de moins de 5,000 kil. de marchandises présentées en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres marchandises, sont taxées aux prix afférents à une charge de 5,000 kil. Pour les voitures de foire chargées, de même que pour les chevaux morts la taxe doit être établie d'après un poids minimum de 4,000 kilogrammes.

*B*. Pour les 2e et 3e classes, à raison d'un poids de 5,000 kil. — Les expéditions de moins de 5,000 kil. sont assimilées aux expéditions de la 1re classe et taxées comme telles, à moins qu'il n'y ait avantage pour l'expéditeur à payer le prix afférent à 5,000 kil. dans la classe à laquelle la marchandise appartient. Les voitures de foire vides doivent être taxées d'après un poids minimum de 4,000 kilogrammes.

*C*. Pour la 4e classe, à raison d'un poids de 10,000 kil. — Les marchandises de la 4e classe, présentées à l'expédition en quantités de moins de 10,000 kil., seront assimilées aux marchandises de la 3e classe et taxées comme telles, à moins qu'il n'y ait

avantage pour l'expéditeur à payer les prix afférents aux expéditions de 10,000 kil. de la 4e classe.

Au delà de ces minima, les taxes sont calculées par fractions indivisibles de 10 kilogrammes.

Sauf les exceptions indiquées au § 1er de l'article suivant, toutes les marchandises présentées par charge incomplète sont taxées au prix de la 1re classe, pour autant, toutefois, qu'il n'y ait pas avantage à leur appliquer la taxe d'une charge complète dans la classe à laquelle elles appartiennent.

Les marchandises autres que celles en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres, et qui proviennent ou qui sont en destination des embranchements particuliers, sont admises par charges incomplètes avec un minimum de taxe de 2,000 kilog. par expédition.

Art. 18. Les marchandises en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres ne sont admises qu'au prix de la charge complète (5,000 kilogrammes pour les 1re, 2e et 3e classes et 10,000 kilogrammes pour la 4e classe), quel que soit le poids de l'expédition (2).

Art. 19. Le chargement et le déchargement des articles de roulage sont effectués par les ouvriers et sous la direction des agents de l'administration, au prix de 10 centimes par 100 kilogrammes pour les deux opérations (2).

Cette taxe s'applique sur le poids réel de la marchandise de 100 en 100 kilog.

Le chargement consiste dans la mise en waggon des marchandises déposées par l'expéditeur sur les quais ou emplacements désignés par l'administration.

L'opération contraire constitue le déchargement.

Les ouvriers de l'expéditeur ou du destinataire pourront être admis à assister ou

(1) Ces marchandises sont les suivantes :

Ail sec. — Alumine. — Anthracite. — Alquifoux. — Argile. — Asphalte. — Baryte. — Betteraves. — Blanc de krems ou de zinc. — Blanc de Troyes, de Meudon et d'Espagne. — Blende. — Boues en tonneaux. — Boulets ou briquettes de charbons. — Briquettes à base de tan et de tourbes. — Bouteilles vides. — Brai minéral. — Cadmie. — Cailloux. — Calamine. — Calcaires broyés. — Carbonate de baryte. — Carottes. — Castine. — Cendres. — Charbon de bois. — Charbon de terre. — Châtaignes. — Chaux (en vrac ou en sacs). — Chaux broyée ou en poudre (en sacs ou en vracs). — Chevaux morts. — Chicorée en cossettes ou en racines fraîches ou séchées. — Chiffons et drilles non emballés. — China Cley. — Cloches en verre. — Cobalt en pierres. — Coke. — Cornes non ouvrées. — Craie. — Crasse de plomb et de zinc. — Cruchons vides. — Dames-Jeannes. — Déchets de cornes et d'os. — Déchets de métaux communs non dénommés. — Drêches. — Écorces. — Engrais. — Escarbilles. — Ferrailles. — Foin comprimé et paille en bottes. — Fourrages secs comprimés. — Fruits verts et fruits secs non dénommés. — Fumier. — Galène. — Glace (eau congelée). — Glands. — Grains et graines. — Graisses. — Gravier. — Groisil. — Guano. — Houille. — Kaolin. — Laitier. — Lignite. — Limaille. — Lin en paille. — Manganèse. — Mâchefer. — Marne. — Marrons. — Minerais de fer et autres. — Mitraille. — Moellons. — Mortier. — Navets. — Noir animal. — Noir de charbon de bois. — Noir d'ivoire. — Noir d'os. — Noir pour engrais. — Noir de fumée. — Noir léger. — Noix et noisette. — Ocre. — Oignons secs. — Os bruts ou concassés. — Oxyde de zinc. — Pavés. — Pierrailles. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pierres calcaires broyées. — Pierres à faux et à fusil. — Pierre-ponce. — Plâtre. — Plombagine. — Pommes et poires fraîches. — Pommes de terre. — Pommes de pin. — Poterie commune en terre cuite. — Poudrette. — Pouzzolane. — Pulpe de betteraves. — Pyrites. — Quartz. — Résidus de boucherie. — Résidus calcaires de la fabrication du sucre. — Résidus de métaux. — Résidus de pommes de terre. — Rognures de cornes. — Sable. — Sabots de bétail. — Scories. — Sel gemme et sel marin. — Soufre brut. — Spath en pierres. — Suie. — Suif. — Sulfate de baryte. — Talc brut. — Tan. — Terre à pipes. — Terres de bruyère. — Terres refractaires. — Terre d'ombre. — Terre végétale et à poterie. — Terres non dénommées. — Terres de Sienne. — Terreau. — Tourbe. — Tourbe carbonisée. — Trass. — Verre cassé. — Verrerie. — Vidanges en tonneaux.

(2) Ce prix ne comprend pas la rémunération du service rendu par l'administration lorsque celle-ci, en l'absence ou sur les instructions du destinataire, fait monter la marchandise aux étages d'un entrepôt ou la fait descendre dans les caves. Dans ces cas, on doit exiger le remboursement des frais supplémentaires de manutention avancés par l'administration.

à coopérer à ces opérations, sans qu'en aucun cas, il puisse en résulter une réduction sur les frais accessoires fixés au tarif.

Toutefois, le chargement et le déchargement de toutes les marchandises en vrac, présentées par charge complète, devront généralement être effectués par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire, sous la surveillance des agents de l'administration.

Les marchandises des 3e et 4e classes mises sous emballage, ainsi que les marchandises emballées des 1re et 2e classes ci-après désignées, pourront également être chargées et déchargées par les soins des expéditeurs et des destinataires lorsqu'elles seront présentées par charge complète.

Les marchandises de la 1re ou de la 2e classe auxquelles ces dispositions s'appliquent sont :

Les acides en général, les armes, les céréales en général (froment, épeautre, seigle, sarrasin, avoine, maïs, orge et leurs farines, malt ou orge germé, son, déchets de riz et de farine, pois, fécules indigènes, fèves et féveroles), — les charbons de bois, — les cornues en terre, — les chiffons et drilles, ainsi que les déchets d'étoupes, de chanvre et de lin et les vieux cordages destinés à la fabrication du papier, — les cloches en verre pour jardins, — les cristaux et verreries fines, — les croûtes de sel, — les cruchons vides, — les étoupes, — les faïences, — les farines en général non dénommées, — les farineux alimentaires, — les glaces, — les glands, — les gobeleteries en général, — les grains et graines, — les gruaux, — le guano en sacs ou en barils, — le noir de charbon de bois, — la pâte de bois et de paille, — les porcelaines, — les poteries de terre, — les sels de soude et de potasse, — les sulfates en général, — le trass et les verres à vitres, — les verreries.

Le chargement par l'expéditeur entraîne l'obligation du déchargement et de la remise à domicile par les soins et aux frais du destinataire.

Par contre, le chargement par l'administration entraîne la perception de la taxe fixée au tarif pour le chargement et le déchargement.

Les excédants de charge complète suivent, sous le rapport des frais de chargement et de déchargement, le régime de la charge complète dont ils forment le supplément.

Les frais de chargement ou de déchargement seront toujours perçus lorsqu'il sera fait usage, au départ ou à l'arrivée, des engins extraordinaires de l'administration, avec ou sans le concours de ces ouvriers.

Art. 20. Lorsque l'expéditeur ou le destinataire demande, à l'arrivée, la vérification du poids de la marchandise, il est perçu une taxe de 5 centimes par 100 kilogrammes pour cette opération.

Toutefois, ce droit n'est pas perçu si le pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Le poids constaté au départ sera considéré comme exact lorsque la différence en plus ou en moins ne dépassera pas 2 p. c. du poids total de l'expédition. Lorsque la différence en plus dépassera cette tolérance, la taxe sera perçue pour tout l'excédant de poids constaté.

### § V. — Transports par abonnement.

Art. 21. Les abonnements sont accordés aux expéditeurs et aux destinataires qui s'engagent à employer régulièrement, pendant un mois au moins, un ou plusieurs

waggons à des transports de marchandises de même nature entre deux stations déterminées.

L'administration réglera les itinéraires de ces waggons et fixera les délais endéans lesquels le chargement et le déchargement de la marchandise devront s'effectuer. Il sera accordé quatre heures au moins pour chacune de ces opérations.

Le tonnage faisant l'objet d'un abonnement doit être au minimum de 5,000 kilogrammes, lorsqu'il s'agit de marchandises de la 1re, de la 2e ou de la 3e classe, et de 10,000 kilogrammes pour les marchandises de la 4e classe du tarif n° 3.

Les abonnements ne s'accordent que pour des quantités indivisibles de 5,000 kilogrammes.

Les abonnements comportant plus de 5,000 kilogrammes sont desservis par des waggons de 5, de 10, ou de 15 tonnes, selon les convenances de l'administration.

Les abonnements de six mois de plus sont taxés aux prix ordinaires des tarifs ; ceux de moins de six mois sont taxés avec augmentation de 25 centimes par tonne sur les prix des quatre classes du tarif n° 3.

Les abonnements peuvent être suspendus les dimanches et jours fériés.

L'abonné pour un terme de six mois et plus peut changer, à l'expiration de chaque mois d'abonnement, soit le point de départ, soit le point de destination des waggons engagés.

Il a la faculté d'augmenter, à l'expiration de chaque mois d'abonnement, le tonnage fixé par son engagement, à la condition de se conformer aux prescriptions des §§ 3 et 4 ci-dessus, comme s'il s'agissait d'un nouvel engagement et d'employer régulièrement, pendant 30 jours au moins, le ou les waggons supplémentaires.

Toutefois, l'administration se réserve expressément le droit de limiter ces augmentations à un chiffre égal au tonnage fixé dans l'engagement.

Les demandes d'abonnement, ainsi que celles de waggons supplémentaires ou de changement d'itinéraire, doivent être adressées, par écrit, au chef de station, huit jours à l'avance.

Tout waggon retenu par abonnement doit être garni d'une plaque en métal ou en bois, à fournir par l'abonné et portant les indications que l'administration exigera.

En cas de chômage des waggons loués, l'abonné est passible d'une amende égale à la moitié du prix de location, à moins que le chômage ne provienne d'un cas de force majeure, comme fermeture de barrières, extinction d'un haut fourneau, interruption forcée dans l'exploitation de la mine ou manquement du chemin de fer.

L'administration sera également dégagée de ses obligations envers l'abonné, en cas d'encombrement ou de faits analogues à ceux qui libèrent l'abonné.

### § VI. — **Transports de meubles au moyen de tapissières** (1).

Art. 22. L'emploi des tapissières ou voitures à déménagement est réglé comme suit :

*A*. La taxe est établie au prix de la 1re classe du tarif n° 3 et à raison de

(1) Les stations de l'État non pourvues de rampes pour le chargement et le déchargement des tapissières et des équipages sont les suivantes :

*Ligne du Midi*. — Buysingen, Hennuyères, Marches-lez-Écaussines, Familleureux, Godarville, Courcelles-Nord, Marcinelle, Le Campinaire, Flawinne, Neufvilles, Ghlin, Quaregnon, La Croyère, Mons (Bassin), Boussu, Haine-Saint-Pierre, Mariemont, L'Olive, La Paix, Bois-du-Luc, Bracquegnies.

*Ligne Nord-Ouest*. — Schaerbeek, Haeren, Eppeghem, Weerde, Wavre-Sainte-Catherine, Duffel, Vieux-

6,000 kilog. par tapissière, sans que le poids maximum du contenu puisse dépasser 3,000 kilog.

Toutes les conditions du tarif n° 3 s'appliquent également à ces transports.

Il n'est admis aucun complément de charge sur les waggons utilisés pour le transport des tapissières.

Le chargement et le déchargement des meubles à domicile sont aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Les frais de chargement sur le waggon et le déchargement de la tapissière sont compris dans le tarif.

L'expédition s'effectue à petite vitesse.

*B.* Lorsque la prise et la remise à domicile se font par les soins de l'entrepreneur du camionnage, elles sont taxées à raison de 5 francs par tapissière, pour chaque opération, comprenant la conduite de la voiture de la station à domicile dans un rayon de 3 kilomètres et le retour.

Les intéressés ont la faculté de se servir de tout autre intermédiaire ou de leurs propres chevaux.

Il est accordé, pour chacune de ces opérations, un délai de huit heures, prenant cours au moment de la réception, par l'intéressé, de l'avis annonçant l'arrivée de la tapissière, soit à charge, soit à vide.

Il doit être bien entendu que le délai de huit heures s'applique exclusivement aux heures de jour; ainsi, pour une voiture mise dans la soirée à la disposition de l'intéressé, le délai ne prendra cours qu'à partir du lendemain matin.

Passé le délai de huit heures, il est perçu 25 centimes par heure, à titre d'indemnité de chômage.

*C.* Les tapissières peuvent servir aux transports au delà du chemin de fer.

Le charriage en dehors du chemin de fer se fait aux frais, risques et périls de l'expéditeur, qui est responsable des dégradations qui surviendraient à la voiture pendant le trajet.

*D.* Les demandes de tapissières sont reçues dans toutes les stations, sur consignation d'une somme de 10 francs par tapissière, somme qui est remboursée à l'expéditeur au moment du départ. Dans le cas où il ne serait pas fait usage de la voiture demandée, cette somme sera acquise au trésor, indépendamment de ce qui pourra être dû en vertu du dernier § du littera *B* qui précède.

## CHAPITRE II. — Finances. — TARIF N° 4.

Art. 23. Ce tarif s'applique au transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés, des billets de banque et autres papiers valeurs.

Toute fausse déclaration, quant à la nature, à la valeur ou au poids des objets spécifiés ci-dessus, est considérée comme fraude.

Art. 24. La taxe est appliquée par 1,000 francs, toute fraction inférieure à ce

Dieu, Berchem (Anvers), Hombeek, Baesrode, Wichelen, Schellebelle, Quatrecht, Gand (Entrepôt), Tronchiennes, Oostcamp, Laeken, Jette, Dilbeek, Berchem-Sainte-Agathe, Bodeghem-St-Martin, Erembodeghem, Gysegham (*), Schoonaerde.

*Ligne de l'Est.* — Boortmeerbeek, Haecht, Wespelaer, Wygmael, Herent, Remicourt, Ensival, Bierset-Awans, Corbeek-Loo.

*Ligne Sud-Ouest.* — La Pinte, Saint-Denis-Westrem, Machelen, Havinnes, Papignies, Schendelbeke, Baeleghem, Scheide-Windeke, Moortzeele, Landscauter.

(*) Cette station est pourvue d'une rampe provisoire construite au moyen de vieilles billes.

chiffre étant comptée comme 1,000 francs. Le tarif comprend les frais accessoires de chargement et de déchargement, d'enregistrement et de remise à domicile.

Art. 25. Lorsque la taxe du tarif des finances est inférieure à celle du tarif n° 2 calculée à raison du poids, c'est cette dernière qui est appliquée.

Les valeurs taxées au poids sont soumises à toutes les conditions de transport du tarif appliqué.

Art. 26. Pour être admis au transport, les articles déclarés à la valeur doivent être soigneusement emballés et cachetés, et porter l'adresse du destinataire.

Ils doivent être renfermés — ou dans des sacs ni déchirés, ni raccommodés, cousus en dedans et parfaitement fermés par une corde, sur l'extrémité de laquelle doit se trouver un cachet en cire ou en plomb, — ou dans des caisses ou barils parfaitement solides, fermés par une corde en croix, d'un seul morceau, sur les deux extrémités de laquelle doit se trouver le cachet de l'expéditeur. Ces cachets devront porter des lettres ou un signe spécial bien déterminé; on refusera tous les colis finances portant des cachets à empreintes de pièces de monnaie et ceux sur lesquels seraient tracés des lignes, soit droites, soit circulaires, soit croisées. Les mêmes formalités doivent être observées pour tous les colis déclarés à la valeur.

Dans tous les cas, le contenu et la valeur doivent être déclarés sur l'adresse et sur le bordereau d'expédition, lequel, doit, en outre, reproduire l'empreinte du cachet ou du plomb qui se trouve sur les colis, sacs, caisses, barils ou paquets.

Art. 27. Les articles taxés à la valeur sont expédiés par le plus prochain train de voyageurs partant dans la journée, pourvu qu'ils soient présentés au transport une demi-heure avant le départ.

Ils sont remis à domicile dans les trois heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées.

Art. 28. Les expéditions urgentes d'articles de finances peuvent, à la demande de l'expéditeur, être remises à domicile par exprès, mais seulement dans le rayon de 3 kilomètres autour des stations où le camionnage est organisé.

Dans ce cas, la taxe est double de celle du tarif n° 4, sans qu'elle puisse être inférieure à celle du tarif n° 1, calculée à raison du poids. Lorsque la remise à domicile est demandée après 9 heures du soir, il est perçu, en outre, une taxe supplémentaire de 25 centimes par expédition.

Ces expéditions peuvent être acceptées en port perçu ou en port à recevoir.

## CHAPITRE III. — **Prise et remise à domicile.**

Art. 29. La prise et la remise à domicile s'appliquent aux marchandises en général, ainsi qu'aux expéditions de finances.

Toutefois, l'administration ne se charge pas de ces opérations pour les marchandises dont elle n'effectue pas le chargement.

Ce service s'étend aux parties agglomérées des villes et de leurs faubourgs et, en général, à tout le territoire situé dans un rayon de trois kilomètres autour de la station prise comme centre.

Au delà des barrières comprises dans ce rayon, il est perçu une taxe supplémentaire de 20 centimes par expédition.

Art. 30. L'administration fait opérer la prise à domicile de toutes les expéditions

de marchandises dans les localités où le camionnage est organisé (1), au prix de 15 centimes par partie indivisible de 100 kilog.

Art. 31. La prise à domicile doit être demandée vingt-quatre heures à l'avance soit par lettre non cachetée, mise à la poste à l'adresse du chef de station, soit verbalement dans les bureaux de marchandises. Les lettres adressées aux chefs de station de l'État jouissent de la franchise de port. Elles doivent indiquer d'une manière précise l'adresse de l'expéditeur, le nombre, la nature et la destination des colis.

Art. 32. La taxe de la prise à domicile est toujours perçue pour les expéditions du tarif n° 3 remises dans les bureaux établis à l'intérieur des villes (2).

Art. 33. La remise à domicile se fait aux prix indiqués au tarif dans les localités où le camionnage est organisé.

Art. 34. Les délais indiqués aux art. 3, 7 et 16 ne sont pas obligatoires lorsque les formalités de douane ne permettent pas de les observer.

Il n'est rien décompté des frais de remise à domicile pour les expéditions des tarifs n° 2 et n° 4 adressées bureau restant ou en destination des stations non désignées à l'article 30.

La remise à domicile est taxée d'office pour les charges incomplètes du tarif n° 3 en destination des localités où le camionnage est organisé, à moins d'indications contraires sur la lettre de voiture.

Pour les marchandises volumineuses, les taxes de prise et de remise à domicile doivent être calculées d'après le poids qui sert de base à l'application du prix de transport.

## CHAPITRE IV. — Équipages. — TARIF N° 5.

Art. 35. Le tarif n° 5 s'applique aux équipages à transporter par premier convoi de voyageurs (ceux de grande vitesse exceptés). Le prix du transport doit être payé à la station de départ.

Il n'est fait aucune distinction entre les voitures à 2 ou à 4 roues, à 1 ou à 2 fonds.

Les équipages doivent être rendus à la station une heure au moins avant le départ.

Art. 36. Les voyageurs transportés dans leurs équipages sont astreints au payement d'un coupon de 1re classe.

S'ils se placent dans les voitures du convoi, ils payent conformément au tarif des voyageurs.

Art. 37. Les équipages accompagnés de voyageurs pour une destination au delà de Bruxelles, ne sont inscrits que jusqu'à Bruxelles.

Art. 38. Les voitures peuvent être transportées, sur la demande des expéditeurs, par les trains de petite vitesse.

En ce cas, la taxe est établie comme suit :

Une voiture à 1 ou à 2 fonds, montée ou démontée, est taxée à raison de 2,500 kil., au prix de la 2e classe du tarif.

(1) Ces stations sont les suivantes :

Bruxelles. — Vilvorde. — Malines. — Anvers. — Lierre. — Louvain. — Tirlemont. — Liége. — Verviers. — Termonde. — Zele. — Lokeren. — Alost. — Wetteren. — Sotteghem. — Gand. — Bruges. — Ostende. — Deynze. — Waereghem. — Courtrai. — Mouscron. — Tournai. — Leuze. — Ath. — Lessines. — Grammont. — Ninove. — Hal. — Enghien. — Braine-le-Comte. — Soignies. — Mons. — Jemmapes. — Saint-Ghislain. — Boussu. — Gosselies. — Marchiennes. — Charleroi. — Châtelineau. — Namur. — La Louvière.

(2) Voir la nomenclature de ces bureaux page 47.

Deux voitures à 1 ou à 2 fonds, montées ou démontées, chargées sur un seul waggon, sont taxées à raison de 4,000 kilogr., au prix de la 2e classe du tarif. Le chargement et le déchargement doivent être effectués par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

Cette disposition s'applique également aux charrettes, chariots et camions montés ou démontés.

Art. 39. Les frais de chargement sur le waggon, et le déchargement des équipages transportés à grande vitesse, sont compris dans le prix de transport.

Art. 40. Le transport d'un cercueil est assimilé, pour la taxe, à celui d'un équipage à grande vitesse.

## CHAPITRE V. — Chevaux, bestiaux et chiens. — TARIF N° 6.

Art. 41. Les animaux sont transportés à grande ou à petite vitesse. Le prix du transport doit être payé à la station de départ.

Les transports à grande vitesse ont lieu par les trains ordinaires de voyageurs (les express exceptés) et les trains mixtes à désigner par l'administration.

Les transports à petite vitesse ont lieu par les trains mixtes et les trains de marchandises à désigner également par l'administration.

Le bétail n'est admis qu'à la petite vitesse.

Les chevaux sont admis à la grande vitesse :

*A*. Lorsque la distance à parcourir est de 15 lieues et plus;

*B*. A toute distance, lorsque les points de départ et d'arrivée sont les stations extrêmes de l'itinéraire du train employé.

Art. 42. La taxe du tarif de grande vitesse s'applique par parties indivisibles de 1 à 3 chevaux.

Les expéditions de chevaux à grande vitesse pour une destination au delà de Bruxelles ne sont inscrites que jusqu'à Bruxelles.

Art. 43. Les transports à petite vitesse se divisent en trois catégories, savoir :

Première catégorie. Un cheval, — un ou deux bœufs, vaches ou ânes, — un à cinq porcs ou veaux, — un à dix moutons;

Deuxième catégorie. Deux chevaux, — trois ou quatre bœufs, vaches ou ânes, — six à dix porcs ou veaux, — onze à vingt moutons;

Troisième catégorie. Trois chevaux, — un waggon de gros ou de petit bétail.

Il sera loisible aux expéditeurs de bestiaux de charger dans un waggon tel nombre de têtes que bon leur semblera, mais l'administration sera affranchie de toute responsabilité, pour avaries, accidents de route et mortalité des animaux.

Les prix du tarif n° 6, petite vitesse, troisième catégorie, sont augmentés de 25 p. c., pour les transports de bestiaux qui ont lieu, à la demande de l'expéditeur, dans des waggons cavaliers de grand modèle ou dans des waggons à deux planchers.

Art. 44. Les chevaux et le bétail doivent être présentés à la station au moins une heure avant le départ.

Les transports nécessitant l'emploi de plus de deux boxes ou de trois waggons doivent être annoncés quarante-huit heures d'avance.

Dans les stations intermédiaires, ce délai est toujours de rigueur, quelle que soit l'importance des expéditions.

Art. 45. Le chargement et le déchargement des animaux expédiés à grande ou à petite vitesse ont lieu par les soins et sous l'entière responsabilité des expéditeurs

et des destinataires. L'administration pourra interdire le déchargement et le rechargement en cours de transport.

Art. 46. Les chevaux et bestiaux doivent être accompagnés d'un conducteur.

Le transport gratuit dans les boxes ou dans les waggons cavaliers ou à bestiaux n'est accordé qu'à un seul conducteur par expédition ou par waggon.

Si le conducteur se place dans une autre voiture, il paye le prix du tarif des voyageurs.

Art. 47. Par exception à l'article 65, en cas de retard de plus de six heures dans l'arrivée des trains, l'administration n'est responsable du préjudice éprouvé que jusqu'à concurrence du prix de transport.

Art. 48. Lorsque les transports de chevaux ou de bétail comportent la charge de 10 waggons, au minimum, pour une même destination, ils peuvent être effectués, par convoi spécial, aux prix de la petite vitesse, pourvu que la demande en soit faite à l'administration deux jours à l'avance.

Art. 49. Le petit bétail présenté au transport dans des paniers, caisses ou sacs convenablement fermés, peut être expédié aux prix et conditions du tarif n° 2 des marchandises. Ces expéditions ne sont pas admises aux trains de voyageurs et l'administration ne se charge pas de leur remise à domicile. Elle n'assume aucune responsabilité quant à ces expéditions.

Art. 50. Les chiens accompagnant les voyageurs payent, quelle que soit leur taille, le prix de la 3e classe du tarif des voyageurs.

Lorsqu'ils sont renfermés dans des paniers, ils sont acceptés, sans responsabilité, aux prix et conditions des tarifs nos 1 ou 2 ou du tarif des bagages.

## CHAPITRE VI. — Transports exceptionnels.

Art. 51. Des réductions de prix, jusqu'à concurrence de 50 p. c. au maximum, peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles, ou en vue d'un accroissement de trafic.

Toute demande présentée à cette fin doit être adressée à l'administration, au moins quinze jours avant celui fixé pour le transport.

## CHAPITRE VII. — Colis vides en retour.

Art. 52. Les colis vides en retour à petite vitesse sont taxés au poids réel et aux prix de la 1re classe du tarif no 3. La taxe est appliquée de 10 en 10 kilogrammes, avec minimum de 100 kilogrammes.

Ces colis peuvent également être taxés au poids réel du tarif n° 2, lorsque l'expéditeur demande sur la lettre de voiture le transport à grande vitesse.

Les colis vides en retour ne sont admis comme tels que lorsque l'expéditeur produit un bon du chef de la station de destination constatant qu'ils ont réellement servi à des expéditions de marchandises par le chemin de fer.

Les lettres de voiture doivent signaler le bon ou le mauvais état de ces colis.

## CHAPITRE VIII. — Conditions générales.

Art. 53. Pour les marchandises à expédier aux tarifs nos 1, 2 et 4, les bureaux sont ouverts une demi-heure avant le départ du premier convoi de voyageurs et fermés une demi-heure avant le départ du dernier.

Pour les marchandises de petite vitesse, les bureaux sont ouverts, dans les stations principales, du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, et du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Dans les stations intermédiaires, les marchandises ne sont acceptées au transport que pour les convois qui y font arrêt.

Art. 54. Dans les stations dépourvues d'une voie d'évitement, l'administration n'est provisoirement pas tenue d'accepter au transport des colis d'un poids supérieur à 200 kilogrammes, ni des expéditions de marchandises pesant plus de 1,000 kilog., ou exigeant le stationnement d'un waggon sur la voie principale (1).

Art. 55. Toute inscription de marchandises, finances, équipages chevaux et bestiaux, est constatée par un bulletin délivré à l'expéditeur, ou par un reçu donné sur le registre de ce dernier.

Le destinataire est tenu de donner reçu des expéditions de marchandises et de finances, sur le registre de factage ou sur l'avis d'arrivée.

Art. 56. Les chefs de station donnent avis aux destinataires, par bulletin, de l'arrivée des marchandises dont l'administration n'a pas à effectuer la remise à domicile. Ce bulletin est taxé au départ à raison de 10 centimes pour les marchandises expédiées bureau restant au tarif n° 3.

Il est remis gratuitement pour les expéditions des tarifs nos 1, 2 et 4, adressées bureau restant ou en destination des stations où le camionnage n'est pas organisé.

Les destinataires ont la faculté d'indiquer un correspondant dans la localité où se trouve la station d'arrivée.

Le temps accordé pour le déchargement compte à partir de la remise de l'avis au destinataire ou à son correspondant, par les porteurs de l'administration ou par la poste.

La marchandise doit être enlevée de la station dans les huit heures, les dimanches et jours de fête, ainsi que les heures de nuit, étant décomptés (2). Ce délai expiré, le retard est calculé sur toutes les heures qui suivent, tant de jour que de nuit, sans exception pour les dimanches et jours de fête. Les taxes suivantes sont perçues, à titre d'indemnité, pour chômage forcé du matériel, dépôt ou emmagasinage des marchandises :

— Pour les marchandises non déchargées, 25 centimes par heure et par waggon de tout tonnage ;

— Pour les marchandises déchargées mais non enlevées, 2 centimes par jour et par 100 kilog., sans que la taxe puisse être inférieure à 10 centimes.

En cas d'encombrement, l'administration se réserve, en outre, de faire décharger ou camionner d'office la marchandise aux frais de l'expéditeur et aux prix fixés dans le tarif pour ces opérations.

Art. 57. Endéans les dix jours de l'arrivée des marchandises à déposer dans un entrepôt de douane, les destinataires doivent enlever ces marchandises ou les entre-

(1) Ces stations sont les suivantes : Buysingen. — Godarville. — Flawinne. — Ghlin. — Quaregnon. — Eppeghem. — Wavre-Sainte-Catherine. — Berchem (Anvers). — Hombeek. — Baesrode. — Wichelen. — Oostcamp. — Laeken. — Dilbeek. — Berchem-Sainte-Agathe. — Bodeghem-Saint-Martin. — Schoonaerde. — Bierset-Awans. — Corbeek-Loo. — Saint-Denis-Westrem. — Herent.

(2) Voir article 7.

poser en leur nom, en acquittant, en même temps, les frais de transport et les déboursés dus à l'administration des chemins de fer.

Après l'expiration du délai fixé par le paragraphe précédent, les marchandises dont les destinataires n'auront pas disposé ainsi qu'il vient d'être prescrit, seront passibles, au profit de l'administration des chemins de fer, d'une indemnité de 4 centimes par jour et par 100 kilog., avec un minimum de 50 centimes par expédition, sans préjudice aux droits d'entreposage ou autres à payer à l'administration des douanes.

Art. 58. Les marchandises dont le poids est inférieur à 200 kilog. par mètre cube sont taxées avec augmentation de 50 p. c. de leur poids réel, jusqu'au maximum de 200 kilog. par mètre cube.

Il est fait exception à cette disposition en faveur des œufs, des laines lavées, des laines artificielles et des déchets de laine et de coton, qui sont admis à leur poids réel.

Art. 59. Le transport de masses indivisibles d'un poids supérieur à 10,000 kilog. ou nécessitant l'emploi d'un matériel spécial, n'est pas obligatoire.

Les prix et conditions de transport, ainsi que les taxes de prise et de remise à domicile, si l'administration se charge de ces opérations, sont réglés de gré à gré.

Art. 60. La longueur normale du matériel affecté au transport des marchandises est fixée à six mètres.

La taxe des expéditions de plus de six mètres de longueur est établie comme suit :

De 6 à 12 mètres :

*a*. D'après le poids attribué à l'expédition, lorsqu'il est égal ou supérieur à 6,000 kilog.;

*b*. D'après ce poids, augmenté de 1,500 kilog., lorsqu'il est inférieur à 6,000 kil., avec maximum de 6,000 kilog.

De 12 à 18 mètres :

*a*. D'après le poids attribué à l'expédition, lorsqu'il est égal ou supérieur à 10,500 kilog.;

*b*. D'après ce poids, augmenté de 3,000 kilog., lorsqu'il est inférieur à 10,500 kil., avec maximum de 10,500 kilog.

De 18 à 24 mètres :

*a*. D'après le poids attribué à l'expédition, lorsqu'il est égal ou supérieur à 15,000 kilog.;

*b*. D'après ce poids augmenté de 4,500 kilog., lorsqu'il est inférieur à 15,000 kil., avec maximum de 15,000 kilog.

Art. 61. Le chargement des waggons ne peut excéder les dimensions suivantes :

Largeur $2^m$,70.

Hauteur $3^m$,40 au-dessus du niveau des rails.

La largeur du chargement ne pourra, sans autorisation expresse, dépasser $2^m$,70. Lorsque la largeur ne sera que de $1^m$,50 au sommet, la hauteur du chargement pourra être portée à $4^m$,10 au-dessus du niveau des rails.

Tout chargement ayant plus de 6 mètres jusqu'à 14 mètres de longueur aura pour limite : en hauteur $3^m$,10 au-dessus du niveau des rails, et en largeur $2^m$,40.

Le transport de marchandises dépassant 14 mètres de longueur n'est pas obligatoire.

Pour les transports de l'espèce, l'expéditeur devra réclamer une autorisation spéciale.

Art. 62. Tout paquet, colis ou ballot doit être convenablement emballé et porter une marque ou une adresse bien lisible.

Les objets présentés au transport dans des conditions d'emballage insuffisant, doivent être refusés ou n'être acceptés que moyennant une déclaration écrite de responsabilité à délivrer par l'expéditeur, et pour autant qu'ils ne puissent occasionner aucun dommage aux marchandises avec lesquelles ils seraient en contact.

Art. 63. Les marchandises expédiées au tarif n° 3, ainsi que les articles déclarés à la valeur, doivent être accompagnés d'une lettre de voiture ou bordereau d'expédition indiquant exactement le poids et la nature de l'expédition.

Ces indications servent au règlement de l'indemnité en cas de perte, d'avarie ou de manquant.

Chaque lettre de voiture ne peut mentionner que le nom d'un seul destinataire.

Les lettres de voiture accompagnant des expéditions circulant sur les chemins de fer de l'État et des compagnies, en ce qui concerne les transports mixtes, ne sont pas soumises à la formalité du timbre.

Les expéditions des tarifs nos 1 et 2 doivent également être accompagnées d'une lettre de voiture, lorsqu'elles sont composées de plus de trois colis, ou qu'elles comportent un poids de plus de 100 kilog. Il en est de même lorsqu'elles sont déclarées à la valeur ou chargées d'un remboursement, quels que soient d'ailleurs le nombre et le poids des colis.

Dans ce cas, les dispositions qui précèdent leur sont de tous points applicables.

Art. 64. Pour les marchandises chargées par les soins de l'expéditeur l'administration ne répond pas du nombre des colis, alors même que les lettres de voiture indiqueraient ce nombre.

Elle décline, en outre, toute responsabilité du chef des avaries qui résulteraient du mauvais chargement ou déchargement.

Art. 65. Les expéditeurs ont la faculté de déclarer sur la lettre de voiture la valeur d'après laquelle ils veulent être indemnisés en cas de perte ou d'avarie de leur marchandise.

Ils ont également la faculté de fixer l'indemnité à leur payer en cas de retard dans l'arrivée à destination de la marchandise.

Dans ces cas, il est perçu, en sus du prix de transport, une prime d'assurance de 50 centimes par partie indivisible de 1,000 francs de la valeur déclarée ou de l'indemnité fixée.

Le montant intégral de la valeur déclarée sera payé en cas de perte totale, et seulement une quotité proportionnelle à la perte si cette perte n'est que partielle.

De même, en cas d'avarie d'une marchandise assurée, l'indemnité sera payée proportionnellement à la gravité de l'avarie constatée.

L'indemnité prévue au § 2 du présent article est due après un retard de plus de six heures pour le tarif n° 1, de plus d'un jour pour le tarif n° 2 et de plus de deux jours pour le tarif n° 3.

En cas de retard d'une partie seulement de l'expédition, il sera payé une quotité de l'indemnité stipulée, proportionnelle au poids de la marchandise attardée.

Pour les marchandises non assurées, l'administration n'est responsable que jusqu'à concurrence :

*a*. De 4 francs par kilogramme de manquant ou de marchandise avariée, lorsque l'expédition a lieu aux conditions des tarifs nos 1 ou 2;

*b*. De 75 centimes par kilogramme de manquant ou de marchandise avariée, lorsque l'expédition a lieu aux conditions du tarif n° 3.

Dans l'un comme dans l'autre cas, l'indemnité ne peut être supérieure à la valeur de la marchandise perdue ou avariée;

*c*. D'un dixième du prix de la voiture par jour de retard au delà des délais fixés ci-dessus.

Passé quinze jours, le retard est assimilé à la perte totale de la marchandise.

Dans le cas où une marchandise égarée serait retrouvée, l'administration en donnera avis au destinataire, qui aura pendant quinze jours le droit d'en réclamer la livraison, à charge par lui de restituer les trois quarts de l'indemnité qui lui aura été payée.

Art. 66. Les déboursés ne sont pas obligatoires.

Les articles chargés de déboursés ne sont reçus que pour autant qu'il soit constaté que leur valeur dépasse le total de ces déboursés et de la taxe à percevoir pour le transport.

Aucun déboursé ne peut avoir lieu sur des articles sujets à détérioration.

Les déboursés de plus de 5 francs, autres que ceux provenant de la reprise des ports au delà, de frais de douane avancés par l'État, ou de frais de transport antérieur par chemin de fer ou par les services affluents de l'administration, sont assujettis à une taxe d'un quart pour cent, calculée par fraction indivisible de 100 francs.

Les objets à remettre à destination contre remboursement doivent être déclarés comme tels sur la lettre de voiture.

Les remboursements sont soumis à la taxe du tarif des finances. Si l'expéditeur désire laisser cette taxe à la charge du destinataire, il augmente d'autant le remboursement à faire suivre.

Art. 67. Les marchandises sont expédiées en port perçu ou en port à recevoir. Toutefois, les articles sujets à détérioration ou sans valeur, ainsi que les lettres urgentes (art. 4), ne sont admis qu'en port perçu.

Art. 68. En cas de refus de la part du destinataire ou lorsque ce dernier est inconnu, les articles sujets à détérioration ou à corruption peuvent être vendus sans formalités judiciaires, au profit de qui de droit. Il est dressé procès-verbal de cette vente.

Le transport en retour de tout objet refusé par le destinataire est assujetti à la taxe.

Art. 69. Le transport de la poudre à tirer, du coton-poudre, du nitro-glycérine et des fulminates ne peut avoir lieu d'aucune manière.

Il n'est fait exception que pour les transports du Département de la guerre effectués dans les conditions prescrites par les conventions.

Sont exclues des trains de voyageurs les marchandises suivantes :

Acides minéraux. — Alcool (esprit-de-vin ou de genièvre). — Alcali volatil. — Allumettes chimiques. — Ammoniaque liquide. — Amorces. — Artifices. — Cotons bruts ou en laine. — Capsules. — Cartouches à culots. — Cartouches de coton poudre tissé dites « charges brevetées de Dixon. » — Mèches de sûreté dites « cordes de mineurs. » — Chlorure de potassium. — Collodion. — Déchets de coton. — Cyanures liquides. — Étoupes. — Ether de toute espèce. — Essences ou

huiles de houille et de thérébentine. — Huiles inflammables (camphine, hydro-carbure, naphte, pétrole et ses dérivés, schiste). — Foin. Paille. — Liquides alcooliques (eau-de-vie, essences). — Phosphore. — Vernis de toute espèce.

Ces matières ne peuvent être transportées que par les convois de marchandises, et au moyen de waggons fermés ou soigneusement bâchés.

Elles ne sont admises, par charge incomplètes, que les lundi et jeudi de chaque semaine, aux prix et conditions des tarifs nos 2 et 3 (1re classe), suivant le poids. Les bureaux de ville ne peuvent les accepter au transport (1).

Les petits paquets, les échantillons, et, en général, les colis de moins de 10 kilog. de marchandises de l'espèce, peuvent être expédiés tous les jours, aux prix du tarif n° 2 et par les convois de marchandises seulement.

Les colis renfermant des poisons et substances dangereuses explosibles, doivent porter à l'extérieur l'indication de leur contenu et sont soumis aux conditions suivantes :

Artifices. — Emballage dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur.

Allumettes chimiques. — Emballage soigné et bien serré, dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur, chaque caisse pleine ne pouvant peser plus de 150 kilogrammes.

Amorces-capsules, cartouches à culots. — Emballage dans des boîtes ou sacs puis dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur.

Phosphore. — Emballage dans des vases à parois non fragiles, étanches et remplis d'eau.

Acides, essences, éther, collodion et autres substances analogues. — Emballage dans des vases ou bonbonnes, à parois non fragiles et étanches. Les vases ou bonbonnes doivent être placés et fixés dans des caisses ou paniers.

Art. 70. Toutes les marchandises dénommées à l'article 69 doivent être expédiées seules et faire l'objet de lettres de voiture spéciales; elles ne peuvent, en outre, être comprises dans un même envoi avec des marchandises ordinaires.

Art. 71. Si l'administration a lieu de présumer la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées, elle peut exiger l'ouverture des colis ou en refuser le transport.

L'expéditeur qui aura fait une déclaration fausse ou insuffisante sera responsable, en cas d'accident, de tous dommages ou pertes en résultant, et, quoi qu'il en arrive, sera soumis aux peines déterminées par les lois.

Les règlements de police doivent être rigoureusement observés à l'égard des matières nuisibles ou dangereuses.

Art. 72. En cas de suspicion de fraude sur le poids, la nature ou la valeur de la marchandise, l'administration pourra exiger l'ouverture des colis, avant ou après l'expédition.

Elle percevra, le cas échéant, le double du supplément de taxe, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de l'arrêté royal du 19 mai 1843 et de la loi du 6 mars 1818.

Art. 73. L'administration décline toute responsabilité à l'égard des avaries :

(1) Les bureaux de ville sont les suivants : Mons, rue de Nimy. — Namur, place du Théâtre. — Anvers, Place-Verte. — Gand, palais de Justice. — Liége, poste. — Liége, Saint-Lambert. — Verviers, Récollets. — Bruxelles, Duquesnoy, Ixelles, Molenbeek, Chartreux, Saint-Josse-ten-Noode et Saint-Gilles.

1° Lorsqu'elles n'ont pas été constatées à l'arrivée de la marchandise et avant son acceptation ou son enlèvement par le destinataire, ou 24 heures après réception de l'avis d'arrivée, ou bien lorsque la marchandise a été refusée;

2° Lorsque les caisses ou emballages ne présentent pas extérieurement des traces de bris ou de mouille.

Elle ne répond pas des freintes, déchets ou coulages, ni de la rouille des fers, des aciers et du zinc, ni des avaries survenues aux pierres de taille ou à tout autre objet non emballé.

Les animaux vivants, les comestibles, les produits chimiques, les objets d'art, et notamment les tableaux, sont transportés sans garantie aucune de la part de l'administration.

Art. 74. La responsabilité de l'administration cesse :

1° A l'égard des objets qu'elle s'est chargée de remettre à domicile — au moment où cette remise est constatée par le registre de factage;

2° A l'égard des marchandises adressées bureau restant, — immédiatement après leur enlèvement constaté par un reçu du destinaire, ou par leur remise à domicile effectuée d'office en vertu de l'article 56;

3° A l'égard des marchandises destinées pour un point au delà du chemin de fer, — au moment de leur remise au correspondant désigné par l'expéditeur.

Art. 75. En cas de réclamation, les lettres de voiture ne sont reconnues par l'administration que lorsqu'elles portent le timbre du bureau d'expédition, ou la signature du chef de station ou de son délégué.

Il ne sera tenu aucun compte des différences qui pourraient exister entre les prix et délais renseignés sur les lettres de voiture et ceux spécifiés dans le présent livret.

En cas d'erreur dans l'application du tarif, l'administration aura le droit de se faire payer la différence en moins, soit avant, soit après la livraison des marchandises.

Toute réclamation ayant pour objet une surtaxe doit être adressée, par écrit, à l'administration, par l'intermédiaire des chefs de station, dans les six mois de l'arrivée de la marchandise à la station de destination.

L'administration décline toute responsabilité du chef des réclamations faites tardivement et en dehors des conditions ci-dessus indiquées.

Art. 76. Les objets qui resteront déposés dans les bureaux de l'administration pendant plus de six mois, seront vendus conformément aux lois et règlements sur la matière.

Art. 77. Les prix fixés pour les diverses espèces de transport ne comprennent ni les droits de douane, ni les frais résultant des déclarations en douane.

Les frais de douane, ainsi que les amendes encourues du chef de déclarations inexactes ou incomplètes, restent à charge de l'expéditeur et de la marchandise, qui en répondent vis-à-vis de l'administration.

Art. 78. L'administration décline toute responsabilité quant à l'absence ou à l'inexactitude des documents levés par les expéditeurs eux-mêmes ou sur leurs indications. Les documents présentés doivent être renseignés sur les lettres de voiture.

Art. 79. Les agents de l'administration, préposés au service des marchandises, sont tenus de donner aux expéditeurs toutes les explications désirables, et de leur faciliter, autant que possible, l'accomplissement des formalités à remplir.

Ils doivent, au besoin, livrer les acquits de sortie et les passavants.

# Douane.

## Délimitation du rayon réservé.

1. — Les marchandises circulant dans le rayon réservé sont divisées en deux catégories, quant au régime de douane auquel elles sont soumises ; savoir :

Les marchandises non dénommées (catégorie A) ;

Les marchandises dénommées ci-après (catégorie B).

2. — De même, le rayon réservé des douanes comporte deux subdivisions :

L'une comprend toutes les localités situées à 5,000 mètres et moins de la frontière, 1er rayon ;

L'autre comprend les localités situées entre 5,000 et 10,000 mètres de la frontière, 2e rayon.

3. — L'acquit-à-caution, n° 148, demeure supprimé et est remplacé, dans tous les cas, par le passavant ou la déclaration-passavant.

Il existe deux modèles de ce dernier document :

La déclaration-passavant n° 152*a*, série K, n° 68*bis*, papier vert, non soumise au visa;

La déclaration-passavant n° 152, série K, n° 68, papier blanc, soumise au visa préalable de la douane.

4. — Peuvent circuler sans aucun document de douane :

Les marchandises de la catégorie A expédiées de l'intérieur en destination des localités situées dans le 2e rayon.

Les marchandises de la catégorie A expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction du territoire étranger.

5. — Sont admises avec une déclaration-passavant non visée (papier vert) :

Les marchandises de la catégorie A expédiées de l'intérieur en destination des localités situées dans le 1er rayon ;

Les marchandises de la catégorie A expédiées d'une localité située dans le 2e rayon en destination des localités situées dans le 1er rayon ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées de l'intérieur en destination des localités situées dans le 2e rayon ;

Les marchandises de la catégorie A expédiées des localités situées dans le 2e rayon vers l'intérieur du pays ;

Les marchandises de la catégorie A expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction de l'intérieur du pays ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction du territoire étranger.

6. — Doivent de rigueur être accompagnées d'un passavant ou d'une déclaration-passavant visée au préalable par la douane (papier blanc) :

Les marchandises de la catégorie B expédiées de l'intérieur vers les localités situées dans le 1er rayon ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées des localités situées dans le 2e rayon vers les localités situées dans le 1er rayon :

Les marchandises des catégories A et B expédiées des localités situées dans le 1er rayon vers n'importe quelle destination ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées des localités situées dans le 2e rayon vers l'intérieur ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction de l'intérieur du pays.

7. — A l'égard des expéditions faites par déclaration-passavant non soumise au visa préalable de la douane, l'expéditeur appose son timbre ou son cachet sur le document et sur la marchandise ou son enveloppe, si elle en est susceptible. — Dans tous les cas, les documents doivent indiquer exactement l'heure du départ, le délai pour le transport et la route à suivre dans le rayon des douanes.

8. — Lorsque la déclaration-passavant n'est pas remise spontanément par l'expéditeur, elle doit être dressée d'office et signée par le chef de station ou son délégué qui y appose le timbre du bureau, ainsi que sur la marchandise ou sur l'enveloppe, et qui, le cas échéant, fait présenter le passavant au visa de la douane.

Il n'est rien perçu pour une déclaration-passavant non soumise au visa.

La présentation au visa de la douane d'une déclaration-passavant par les agents de l'administration donnera lieu à une perception de 50 centimes.

### Marchandises de la catégorie B.

Acier ouvré. — Bestiaux. — Boissons distillées. — Boissons fermentées : vins. — Cacao. — Café. — Cannelle. — Caoutchouc ouvré. — Chapeaux. — Chevaux et poulains. — Chocolat. — Conserves alimentaires. — Cuivre et nickel ouvrés. — Épiceries non spécialement tarifées. — Étain et plomb ouvrés. — Fer ouvré et fonte ouvrée. — Fer-blanc ouvré. — Fils de coton, fils de laine et fils de lin, de chanvre et de jute. — Fromages. — Fruits de toute espèce. — Habillements, vêtements et modes. — Mercerie et quincaillerie. — Meubles. — Montres. — Orfévrerie et bijouterie. — Peaux ouvrées. — Poivre et piment. — Poteries : faïences et porcelaines. — Sel brut et raffiné. — Sirops et mélasses. — Sucre brut et raffiné. — Tabacs bruts et fabriqués. — Thé. — Tissus de toute espèce. — Truffes, champignons et morilles. — Zinc ouvré.

### Relevé des stations et haltes de chemins de fer situées dans le rayon réservé des douanes.

| STATIONS ET HALTES SITUÉES | |
|---|---|
| à et moins de 5,000 mètres de la frontière. (1er rayon.) | à plus de 5,000 mètres de la frontière. (2e rayon.) |
| PROVINCE D'ANVERS. | |
| Cappellen. | Eeckeren. |
| Calmpthout. | |
| Eschen. | |
| FLANDRE OCCIDENTALE. | |
| Mouscron. | Blankenberghe (1). |
| Quatre-Mondes (Menin). | Ostende (1). |
| Wevelghem. | Courtrai. |
| Commines, | Poperinghe. |
| Wervicq. | Vlamertinghe. |
| | Furnes. |

(1) Bien qu'elles soient situées à l'extrême frontière, les stations d'Ostende et de Blankenberghe, appartenant à la zone maritime, doivent être assimilées, pour les formalités de douane, aux localités qui sont à plus de 5,000 mètres du territoire étranger (2e rayon).

**Relevé des stations et haltes de chemins de fer situées dans le rayon réservé des douanes (*suite*).**

| STATIONS ET HALTES SITUÉES | |
|---|---|
| à et moins de 5,000 mètres de la frontière. (1er rayon.) | à plus de 5,000 mètres de la frontière. (2e rayon.) |
| **FLANDRE ORIENTALE.** | |
| Selzaete.<br>Ertvelde.<br>Wachtebeke.<br>Moerbeke.<br>Maldeghem.<br>Adeghem.<br>Balgerhoecke. | Cluysen (Terdonck).<br>Langerbrugge.<br>Exaerde. |
| **HAINAUT.** | |
| Momignies.<br>Erquelines.<br>Solre-sur-Sambre.<br>La Buissière.<br>Grand-Reng (entre Peissant et Erquelines).<br>Peissant.<br>Quiévrain.<br>Thuin.<br>Quévy (commune d'Aulnois).<br>Pommerœul.<br>Blaton.<br>Basècles.<br>Péruwelz.<br>Néchin.<br>Blandain. | Villers-la-Tour..<br>Bonne-Espérance.<br>Templeuve. |
| **LIÉGE.** | |
| Francorchamps.<br>Stavelot.<br>Welkenraedt.<br>Visé. | Dolhain.<br>Argenteau.<br>Cheratte.<br>Verviers.<br>Trois-Ponts (commune de Wanne). |
| **LIMBOURG.** | |
| Lanaeken.<br>Achel.<br>Neerpelt. | Eygenbilsen. |
| **LUXEMBOURG.** | |
| Arlon.<br>Athus (commune d'Aubange).<br>Autel (bifurcation), (com. d'Autelbas).<br>Sterpernich (commme d'Autelbas).<br>Messancy.<br>Gouvy (commune de Limerlé), entre Houffalise et Bovigny. | Bovigny (entre Vielsalm et Gouvy).<br>Grandhalleux (entre Stavelot et Vielsalm).<br>Vielsalm. |
| **NAMUR.** | |
| Agimont (au bac du Prince).<br>Doische.<br>Vierves. | Romedenne.<br>Olloy.<br>Hastière.<br>Romerée.<br>Matagne-la-Grande (entre Romerée et Mariembourg).<br>Matagne-la-Petite (id.). |

**Tableau indiquant les prix de transport des articles de messagerie et des marchandises de roulage.**

| DISTANCES LÉGALES EN LIEUES. | MARCHANDISES DIVERSES | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | EXPRÈS. Tarif n° 1. Colis remis à domicile par exprès. Prix par colis, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés. | | | | GRANDE VITESSE. Tarif n° 2. Petits paquets et articl. de messagerie. Prix, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés. | | | | PETITE VITESSE. Tarif n° 3. — Articles de roulage. | | | | | |
| | | | Plus de 10 k. | | | | Plus de 10 k. | | Minimum par expédition, frais accessoires non compris. | Frais accessoires non compris. Prix par 1,000 kil. | | | | Tapissières. — Prix par voiture. |
| | 5 kil. et moins. | 6 à 10 kil. | Minim. | Prix par 100 k. | 5 kil. et moins. | 6 à 10 kil. | Minim. | Prix par 100 k. | | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe. | |
| 1 | 70 centimes. | 90 centimes. | 1 fr. 10 centimes. | 4 20 | 40 centimes. | 50 centimes. | 60 centimes. | 80 | 60 | 1 50 | 1 40 | 1 30 | 1 20 | 9 » |
| 2 | | | | 4 35 | | | | 90 | 80 | 2 » | 1 80 | 1 60 | 1 40 | 12 » |
| 3 | | | | 4 50 | | | | 1 » | 1 » | 2 50 | 1 20 | 1 90 | 1 60 | 15 » |
| 4 | | | | 4 65 | | | | 1 10 | 1 20 | 3 » | 2 60 | 2 20 | 1 80 | 18 » |
| 5 | | | | 4 80 | | | | 1 20 | 1 40 | 3 50 | 3 » | 2 50 | 2 » | 21 » |
| 6 | 80 centimes. | 1 franc. | 1 fr. 20 centimes. | 4 95 | 50 centimes. | 60 centimes. | 70 centimes. | 1 30 | 1 60 | 4 » | 3 40 | 2 80 | 2 20 | 24 » |
| 7 | | | | 5 10 | | | | 1 40 | 1 80 | 4 50 | 3 80 | 3 10 | 2 40 | 27 » |
| 8 | | | | 5 25 | | | | 1 50 | 2 » | 5 » | 4 20 | 3 40 | 2 60 | 30 » |
| 9 | | | | 5 40 | | | | 1 60 | 2 20 | 5 50 | 4 60 | 3 70 | 2 80 | 33 » |
| 10 | | | | 5 55 | | | | 1 70 | 2 40 | 6 » | 5 » | 4 » | 3 » | 36 » |
| 11 | | | | 5 70 | | | | 1 80 | 2 60 | 6 50 | 5 40 | 4 30 | 3 20 | 39 » |
| 12 | | | | 5 85 | | | | 1 90 | 2 80 | 7 » | 5 80 | 4 60 | 3 40 | 42 » |
| 13 | | | | 6 » | | | | 2 » | 3 » | 7 50 | 6 20 | 4 90 | 3 60 | 45 » |
| 14 | | | | 6 15 | | | | 2 10 | 3 20 | 8 » | 6 60 | 5 20 | 3 80 | 48 » |
| 15 | | | | 6 30 | | | | 2 20 | 3 40 | 8 50 | 7 » | 5 50 | 4 » | 51 » |
| 16 | 90 centimes | 1 fr. 10 centimes. | 1 fr. 20 centimes. | 6 40 | 60 centimes. | 70 centimes. | 80 centimes. | 2 [illegible] | 3 56 | 8 90 | 7 20 | 5 65 | 4 10 | 53 40 |
| 17 | | | | 6 50 | | | | 2 36 | 3 72 | 9 30 | 7 40 | 5 80 | 4 20 | 55 80 |
| 18 | | | | 6 60 | | | | 2 44 | 3 88 | 9 70 | 7 60 | 5 95 | 4 30 | 58 20 |
| 19 | | | | 6 70 | | | | 2 52 | 4 04 | 10 10 | 7 80 | 6 10 | 4 40 | 60 60 |
| 20 | | | | 6 80 | | | | 2 60 | 4 20 | 10 50 | 8 » | 6 25 | 4 50 | 63 » |
| 21 | | | | 6 90 | | | | 2 68 | 4 36 | 10 90 | 8 20 | 6 35 | 4 55 | 65 40 |
| 22 | | | | 7 » | | | | 2 76 | 4 52 | 11 30 | 8 40 | 6 45 | 4 60 | 67 80 |
| 23 | | | | 7 10 | | | | 2 84 | 4 68 | 11 70 | 8 60 | 6 55 | 4 65 | 70 20 |
| 24 | | | | 7 20 | | | | 2 92 | 4 84 | 12 10 | 8 80 | 6 65 | 4 70 | 72 60 |
| 25 | | | | 7 30 | | | | 3 » | 5 » | 12 50 | 9 » | 6 75 | 4 75 | 75 » |
| 26 | | | | 7 40 | | | | 3 08 | 5 16 | 12 90 | 9 10 | 6 80 | 4 80 | 77 40 |
| 27 | | | | 7 50 | | | | 3 16 | 5 32 | 13 30 | 9 20 | 6 85 | 4 85 | 79 80 |
| 28 | | | | 7 60 | | | | 3 24 | 5 48 | 13 70 | 9 30 | 6 90 | 4 90 | 82 20 |
| 29 | | | | 7 70 | | | | 3 32 | 5 64 | 14 10 | 9 40 | 6 95 | 4 95 | 84 60 |
| 30 | | | | 7 80 | | | | 3 40 | 5 80 | 14 50 | 9 50 | 7 » | 5 » | 87 » |

**Tableau indiquant les prix de transport des articles de messagerie et des marchandises de roulage (suite).**

| DISTANCES LÉGALES EN LIEUES. | MARCHANDISES DIVERSES. — EXPRÈS. — Tarif n° 1. Colis remis à domicile par exprès. — Prix par colis, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés. — 5 kil. et moins. | 6 à 10 kil. | Plus de 10 k. — Minim. | Prix par 100 k. | GRANDE VITESSE. — Tarif n° 2. Petits paquets et articl. de messagerie. — Prix, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés. — 5 kil. et moins. | 6 à 10 kil. | Plus de 10 k. — Minim. | Prix par 100 k. | PETITE VITESSE. — Tarif n° 3. — Articles de roulage. — Minimum par expédition, frais accessoires non compris. | Frais accessoires non compris. Prix par 1,000 kil. — 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe. | Tapissières. — Prix par voiture. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 31 | | | | 7 88 | | | | 3 46 | 5 92 | 14 80 | 9 60 | 7 05 | 5 05 | 88 80 |
| 32 | | | | 7 96 | | | | 3 52 | 6 04 | 15 10 | 9 70 | 7 10 | 5 10 | 90 60 |
| 33 | | | | 8 04 | | | | 3 58 | 6 16 | 15 40 | 9 80 | 7 15 | 5 15 | 92 40 |
| 34 | | | | 8 12 | | | | 3 64 | 6 28 | 15 70 | 9 90 | 7 20 | 5 20 | 94 20 |
| 35 | | | | 8 20 | | | | 3 70 | 6 40 | 16 » | 10 » | 7 25 | 5 25 | 96 » |
| 36 | | | | 8 28 | | | | 3 76 | 6 52 | 16 30 | 10 10 | 7 30 | 5 30 | 97 80 |
| 37 | | | | 8 36 | | | | 3 82 | 6 64 | 16 60 | 10 20 | 7 35 | 5 35 | 99 60 |
| 38 | | | | 8 44 | | | | 3 88 | 6 76 | 16 90 | 10 30 | 7 40 | 5 40 | 101 40 |
| 39 | | | | 8 52 | | | | 3 94 | 6 88 | 17 20 | 10 40 | 7 45 | 5 45 | 103 20 |
| 40 | | | | 8 60 | | | | 4 » | 7 » | 17 50 | 10 50 | 7 50 | 5 50 | 105 » |
| 41 | 90 centimes. | 1 fr. 10 centimes. | 1 fr. 20 centimes. | 8 66 | 80 centimes. | 70 centimes. | 80 centimes. | 4 04 | 7 08 | 17 70 | 10 60 | 7 55 | 5 55 | 106 20 |
| 42 | | | | 8 72 | | | | 4 08 | 7 16 | 17 90 | 10 70 | 7 60 | 5 60 | 107 40 |
| 43 | | | | 8 78 | | | | 4 12 | 7 24 | 18 10 | 10 80 | 7 65 | 5 65 | 108 60 |
| 44 | | | | 8 84 | | | | 4 16 | 7 32 | 18 30 | 10 90 | 7 70 | 5 70 | 109 80 |
| 45 | | | | 8 90 | | | | 4 20 | 7 40 | 18 50 | 11 » | 7 75 | 5 75 | 111 » |
| 46 | | | | 8 96 | | | | 4 24 | 7 48 | 18 70 | 11 10 | 7 80 | 5 80 | 112 20 |
| 47 | | | | 9 02 | | | | 4 28 | 7 56 | 18 90 | 11 20 | 7 85 | 5 85 | 113 40 |
| 48 | | | | 9 08 | | | | 4 32 | 7 64 | 19 10 | 11 30 | 7 90 | 5 90 | 114 60 |
| 49 | | | | 9 14 | | | | 4 36 | 7 72 | 19 30 | 11 40 | 7 95 | 5 95 | 115 80 |
| 50 | | | | 9 20 | | | | 4 40 | 7 80 | 19 50 | 11 50 | 8 » | 6 » | 117 » |
| 51 | | | | 9 26 | | | | 4 44 | 7 88 | 19 70 | 11 60 | 8 05 | 6 05 | 118 20 |
| 52 | | | | 9 32 | | | | 4 48 | 7 96 | 19 90 | 11 70 | 8 10 | 6 10 | 119 40 |

**Frais accessoires non compris dans le tarif.**

| | Tarif n° 1. — Exprès. | Tarif n° 2. — Petits paquets et articles de messagerie. | Tarif n° 3. — Articles de roulage. |
|---|---|---|---|
| Enregistrement, par expédition (obligatoire) . . . . . . . . | » | » | 0 20 |
| Prise à domicile, par fraction indivisible de 100 kilog. . . . . | 0 15 | 0 15 | 0 15 |
| Remise à domicile par 10 kilog. . . . . . . . . . . . . | » | » | 0 03 |
| Chargement et déchargement, par 100 kilog. . . . . . . . | » | » | 0 10 |
| Port des avis d'arrivée pour les march. adressées bureau restant. | » | » | 0 10 |

## Prix de transport des finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, aux diverses distances.

| Distances légales en lieues. | FINANCES. — Tarif n° 4. Frais accessoires compris, sauf ceux de prise à domicile. | ÉQUIPAGES. — Tarif n° 5. Par voiture. | TARIF N° 6 (1). Grande vitesse. Chevaux par waggon. | TARIF N° 6 (1). Petite vitesse. Chevaux et bestiaux. 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | Distances légales en lieues. | FINANCES. — Tarif n° 4. Frais accessoires compris, sauf ceux de prise à domicile. | ÉQUIPAGES. — Tarif n° 5. Par voiture. | TARIF N° 6 (1). Grande vitesse. Chevaux par waggon. | TARIF N° 6 (1). Petite vitesse. Chevaux et bestiaux. 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 25 c. par 1,000 fr., avec minimum de 50 c. par expédition. | 9 » | 8 » | 3 60 | 5 40 | 7 20 | 27 | 35 c. par 1,000 fr., avec minimum de 70 c. par expédition. | 79 80 | 55 20 | 17 40 | 26 10 | 34 80 |
| 2 | | 12 » | 10 » | 4 20 | 6 30 | 8 40 | 28 | | 82 20 | 56 80 | 17 85 | 26 80 | 35 70 |
| 3 | | 15 » | 12 » | 4 80 | 7 20 | 9 60 | 29 | | 84 60 | 58 40 | 18 30 | 27 45 | 36 60 |
| 4 | | 18 » | 14 » | 5 40 | 8 10 | 10 80 | 30 | | 87 » | 60 » | 18 75 | 28 15 | 37 50 |
| 5 | | 21 » | 16 » | 6 » | 9 » | 12 » | 31 | | 88 80 | 61 20 | 19 05 | 28 60 | 38 10 |
| 6 | 30 c. par 1,000 fr., avec minimum de 60 c. par expédition. | 24 » | 18 » | 6 60 | 9 90 | 13 20 | 32 | | 90 60 | 62 40 | 19 35 | 29 05 | 38 70 |
| 7 | | 27 » | 20 » | 7 20 | 10 80 | 14 40 | 33 | | 92 40 | 63 60 | 19 65 | 29 50 | 39 30 |
| 8 | | 30 » | 22 » | 7 80 | 11 70 | 15 60 | 34 | | 94 20 | 64 80 | 19 95 | 29 95 | 39 90 |
| 9 | | 33 » | 24 » | 8 40 | 12 60 | 16 80 | 35 | | 96 » | 66 » | 20 25 | 30 40 | 40 50 |
| 10 | | 36 » | 26 » | 9 » | 13 50 | 18 » | 36 | | 97 80 | 67 20 | 20 55 | 30 85 | 41 10 |
| 11 | | 39 » | 28 » | 9 60 | 14 40 | 19 20 | 37 | | 99 60 | 68 40 | 20 85 | 31 30 | 41 70 |
| 12 | | 42 » | 30 » | 10 20 | 15 30 | 20 40 | 38 | | 101 40 | 69 60 | 21 15 | 31 75 | 42 30 |
| 13 | | 45 » | 32 » | 10 80 | 16 20 | 21 60 | 39 | | 103 20 | 70 80 | 21 45 | 32 20 | 42 90 |
| 14 | | 48 » | 34 » | 11 40 | 17 10 | 22 80 | 40 | | 105 » | 72 » | 21 75 | 32 65 | 43 50 |
| 15 | | 51 » | 36 » | 12 » | 18 » | 24 » | 41 | | 106 20 | 72 80 | 21 95 | 32 95 | 43 90 |
| 16 | 35 c. par 1,000 fr., avec minimum de 70 c. par expédition. | 53 40 | 37 60 | 12 45 | 18 70 | 24 90 | 42 | | 107 40 | 73 60 | 22 15 | 33 25 | 44 30 |
| 17 | | 55 80 | 39 20 | 12 90 | 19 35 | 25 80 | 43 | | 108 60 | 74 40 | 22 35 | 33 55 | 44 70 |
| 18 | | 58 20 | 40 80 | 13 35 | 20 05 | 26 70 | 44 | | 109 80 | 75 20 | 22 55 | 33 85 | 45 10 |
| 19 | | 60 60 | 42 40 | 13 80 | 20 75 | 27 60 | 45 | | 111 » | 76 » | 22 75 | 34 15 | 45 50 |
| 20 | | 63 » | 44 » | 14 25 | 21 40 | 28 50 | 46 | | 112 20 | 76 80 | 22 95 | 34 45 | 45 90 |
| 21 | | 65 40 | 45 60 | 14 70 | 22 05 | 29 40 | 47 | | 113 40 | 77 60 | 23 15 | 34 75 | 46 30 |
| 22 | | 67 80 | 47 20 | 15 15 | 22 75 | 30 30 | 48 | | 114 60 | 78 40 | 23 35 | 35 05 | 46 70 |
| 23 | | 70 20 | 48 80 | 15 60 | 23 40 | 31 20 | 49 | | 115 80 | 79 20 | 23 55 | 35 35 | 47 10 |
| 24 | | 72 60 | 50 40 | 16 05 | 24 10 | 32 10 | 50 | | 117 » | 80 » | 23 75 | 35 65 | 47 50 |
| 25 | | 75 » | 52 » | 16 50 | 24 75 | 33 » | 51 | | 118 20 | 80 80 | 23 95 | 35 95 | 47 90 |
| 26 | | 77 40 | 53 60 | 16 95 | 25 45 | 33 99 | 52 | | 119 40 | 81 60 | 24 15 | 36 25 | 48 30 |

### Frais accessoires non compris dans le tarif.

Prise à domicile des finances, par fraction indivisible de 1,000 fr. : 15 c. de frais.

Enregistrement, par expédition, (obligatoire) : 20 c. de frais pour les tarifs n° 5 (équipages) et n° 6 (chevaux et bestiaux).

(1) Les prix du tarif n° 6, petite vitesse, 3e catégorie, sont augmentés de 25 p. c. pour les transports qui ont lieu, à la demande de l'expéditeur, dans les waggons cavaliers de grand modèle ou dans les waggons à bestiaux à deux planchers.

**Tarif spécial n° 1, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon, effectuées par waggon complet de 10,000 kilog. au moins, des divers bassins du pays vers Bruxelles, Anvers, Louvain, Termonde, Gand, Bruges et Ostende, et destinées à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer.**

---

*Prix par 1,000 kilogrammes.*

| DES STATIONS CI-APRÈS aux STATIONS CI-CONTRE. | BRUXELLES (Allée-V.). | ANVERS. | LOUVAIN (bassin). | TERMONDE (entrepôt). | GAND (bassin). | BRUGES (bassin). | OSTENDE. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ans | 2 85 | 3 30 | 2 55 | 3 45 | 4 35 | 4 90 | 5 10 |
| Auvelais | 2 55 | 3 90 | 3 75 | 3 90 | 3 75 | 4 70 | 4 90 |
| Boussu | 2 55 | 3 60 | 3 15 | 2 85 | 2 85 | 4 20 | 4 60 |
| Bascoup | 2 55 | 3 15 | 2 70 | 3 » | 2 85 | 4 20 | 4 60 |
| Bois-du-Luc | 2 55 | 3 » | 2 55 | 2 85 | 2 70 | 4 05 | 4 55 |
| Bracquegnies | 2 55 | 3 » | 2 70 | 2 85 | 2 70 | 4 05 | 4 55 |
| Charleroi | 2 55 | 3 45 | 3 15 | 3 30 | 3 30 | 4 55 | 4 75 |
| Châtelineau | 2 55 | 3 60 | 3 30 | 3 60 | 3 45 | 4 60 | 4 80 |
| Chênée | 3 15 | 3 60 | 2 55 | 3 75 | 4 55 | 5 » | 5 20 |
| Couillet | 2 55 | 3 45 | 3 30 | 3 45 | 3 45 | 4 55 | 4 75 |
| Courcelles-Nord | 2 55 | 3 15 | 2 85 | 3 » | 2 85 | 4 20 | 4 60 |
| Écaussines | 2 55 | 2 55 | 2 55 | 2 55 | 2 55 | 3 60 | 4 20 |
| Farciennes | 2 55 | 3 75 | 3 45 | 3 60 | 3 60 | 4 65 | 4 85 |
| Gosselies-Courcelles | 2 55 | 3 30 | 2 85 | 3 15 | 3 » | 4 35 | 4 65 |
| Haine-St-Pierre | 2 55 | 3 » | 2 55 | 2 85 | 2 70 | 4 05 | 4 55 |
| Haut-Pré | 2 85 | 3 45 | 2 55 | 3 60 | 4 50 | 4 95 | 5 15 |
| Jemmapes | 2 55 | 3 45 | 3 » | 2 70 | 2 70 | 4 05 | 4 55 |
| La Louvière | 2 55 | 2 85 | 2 55 | 2 70 | 2 70 | 3 90 | 4 50 |
| La Paix | 2 55 | 3 » | 2 55 | 2 70 | 2 70 | 4 05 | 4 55 |
| L'Olive-l'Étoile | 2 55 | 3 15 | 2 70 | 2 85 | 2 85 | 4 20 | 4 60 |
| Le Campinaire | 2 55 | 3 75 | 3 45 | 3 60 | 3 60 | 4 65 | 4 85 |
| Liége (station) | 3 » | 3 45 | 2 55 | 3 60 | 4 50 | 4 95 | 5 15 |
| Liége (Meuse) | 3 » | 3 60 | 2 55 | 3 75 | 4 55 | 5 » | 5 20 |
| Marchiennes | 2 55 | 3 45 | 3 » | 3 30 | 3 15 | 4 50 | 4 70 |
| Mariemont | 2 55 | 3 » | 2 70 | 2 85 | 2 85 | 4 05 | 4 55 |
| Mons (station) / Mons (bassin) | 2 55 | 3 30 | 2 85 | 2 55 | 2 55 | 3 90 | 4 50 |
| Moustier | 2 70 | 4 05 | 3 90 | 4 05 | 3 90 | 4 75 | 4 95 |
| Roux | 2 55 | 3 30 | 3 » | 3 15 | 3 15 | 4 35 | 4 65 |
| Saint-Ghislain | 2 55 | 3 45 | 3 15 | 2 85 | 2 85 | 4 20 | 4 55 |
| Tamines | 2 55 | 3 90 | 3 60 | 3 75 | 3 75 | 4 70 | 4 90 |
| Thulin | 2 55 | 3 75 | 3 30 | 3 » | 3 » | 4 35 | 4 65 |

**Frais accessoires non compris dans le tarif.**

Enregistrement, par expédition (obligatoire). . . . . . fr. 0 20

Remise à domicile des avis d'arrivée (id.) . . . . . . . » 0 10

**Tarif spécial n° 2 pour les marchandises à l'exportation par les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Bruges, Louvain et Termonde.**

Ce tarif s'applique aux marchandises ci-après dénommées, expédiées par waggon complet d'au moins 10,000 kilog. : Ancres de marine. — Armes. — Bacs et réservoirs en tôle. — Bandages de roues. — Billes en fer. — Boîtes de roues. — Bombes. — Boucles en fer. — Boulets. — Boulons. — Câbles en fer. — Canons de fusils bruts. — Chaînes en fer. — Charpentes en fer. — Châssis en fer. — Chaudronnerie en fer. — Chevilles et chevillettes. — Clavettes. — Clous. — Colonnes en fonte. — Cornières en fer. — Cornues en fonte ouvrée. — Crampons. — Croisements en rails. — Cuillers en fer. — Cuivres en plaques ou en saumons. — Crics. — Éclisses. — Écrous en fer. — Enclumes. — Essieux montés ou non montés. — Étaux. — Excentriques. — Faux et faucilles. — Fer ouvré ou poli. — Fer pour ornements. — Fers ébauchés pour charrues, socs. — Fers battus, laminés ou étirés. — Ferronnerie. — Feuillards. — Fils de fer. — Fonte moulée. — Fonte pour ornement. — Lames de scies. — Leviers en fer. — Lits en fer. — Longerons en fer. — Machines et mécaniques en fer. — Marmites et poteries en fonte ouvrée. — Moyeux en fer. — Objets en fer ou en fonte ouvrés non dénommés. — Ornements en fer ou en fonte. — Pentures en fer. — Plates-formes tournantes. — Poêlerie. — Poids à peser. — Pointes. — Poteries en fonte ouvrée. — Poteries communes en terre cuite. — Projectiles en fer. — Plomb en saumons. — Pièces de ponts en fer. — Plaques de blindage. — Plaques (accessoires de rails). — Ressorts de voitures. — Rivets. — Roues de waggons. — Socs de charrue. — Tire-fonds. — Tôles de fer. — Tubes en fer. — Tuyaux en fer. — Locomotives, tenders et waggons démontés. — Verres à vitres. — Zinc en saumons et en plaques. — Zinc en feuilles. — Zinc laminé.

*Prix de la 3e classe du tarif n° 3, avec minimum de 3 fr. 70 c. par tonne.*

**Frais accessoires non compris dans ce tarif.**

| | | |
|---|---|---|
| Enregistrement, par expédition (obligatoire) | fr. | 0 20 |
| Remise à domicile des avis d'arrivée pour les expéditions bureau restant, par avis obligatoire | » | 0 10 |

---

**Tarif spécial n° 3 d'importation et d'exportation par les ports de mer d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Bruges, Louvain et Termonde.**

Sont rangés dans ce tarif spécial : *A.* à l'importation seulement : la blende et la calamine. — *B.* A l'exportation seulement : les coussinets en fonte, les croisements en fonte, les poutres et poutrelles en fer, les rails sans accessoires, les tuyaux en fonte.

*Prix de la 4e classe du tarif n°* 3, applicables, avec minimum de 3 francs par tonne, aux transports comportant un poids d'au moins 10,000 kilog. ou payant pour ce poids.

**Frais accessoires non compris dans ce tarif.**

| | | |
|---|---|---|
| Enregistrement, par expédition (obligatoire) | fr. | 0 20 |
| Remise à domicile des avis d'arrivée, par avis (obligatoire) | » | 0 10 |

---

**Tableaux des différentes bases de tarifs mis en vigueur en 1866, 1867 et 1868 (le 1er février), comparées avec ceux qui étaient appliqués en 1865, pour le transport des marchandises, tapissières, finances, équipages et animaux** (Suite du 1er Annuaire, pages 126 à 133).

*Colis à remettre à domicile par exprès* (1).

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — ZONES DE PARCOURS. | EXPRÈS. — Tarif n° 1. PRIX PAR COLIS, FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS. Minimum. | Prix par 100 kilogrammes. |
|---|---|---|
| 1865, 1er septembre, à 1867, 1er mai (2) : | fr. c. | fr. c. |
| A toute distance. . . . . | 0.50 | 10.00 |

| | 5 kil. et moins. | 6 à 10 kil. | Plus de 10 kil. | Prix fixe par 100 kil. | Prix à ajouter par quint.-lieue de : 1 à 15 lieues. | 16 à 30 lieues. | 31 à 40 lieues. | 41 lieues et plus. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1867, 1er mai (3), à 1868, 1er février : | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| De 1 à 10 lieues. . . . . | 0.60 | 0.80 | 1.00 | | | | | |
| De 11 à 20 lieues . . . . | 0.70 | 0.90 | 1.10 | 4.05 | 0.15 | 0.10 | 0.08 | 0.06 |
| 21 lieues et plus. . . . | 0.80 | 1.00 | 1.20 | | | | | |
| 1868, 1er février (4) : | | | | | | | | |
| De 1 à 5 lieues . . . . . | 0.70 | 0.90 | 1.10 | | | | | |
| De 6 à 15 lieues. . . . . | 0.80 | 1.00 | 1.20 | Id. | Id. | Id. | Id. | Id. |
| 16 lieues et plus. . . . . | 0.90 | 1.10 | 1.20 | | | | | |

(1) La remise à domicile par exprès est limitée au poids de 25 kil. et dans un rayon de 3 kilom. dans les localités dépourvues d'un service de camionnage.

Les colis de 5 kil. et moins sont remis par exprès à toute distance, moyennant une taxe supplémentaire de 1 franc par *zône* de 5 kilom. au delà de 3 kilom., avant le 1er février 1868, et par *zône indivisible* de 5 kilom. depuis cette époque.

Une lettre simple de 10 grammes peut également être expédiée au prix minimum du tarif n° 1.

(2) Les frais accessoires comprennent : le chargement, le déchargement, la remise à domicile par exprès et même, sur la demande des expéditeurs, la prise à domicile des marchandises de 50 kil. et moins, dans les localités où le camionnage est établi. Au delà de 50 kil., la taxe de la prise à domicile est de 0.15 par fraction indivisible de 100 kil.

(3) Les frais accessoires ne comprennent plus *la prise à domicile gratuite* jusqu'à 50 kil. Les prix s'appliquent par colis de 5 *en* 5 *kil.*

(4) Les prix s'appliquent par colis de 10 *en* 10 *kil.* pour ceux qui pèsent plus de 10 kil.

## Petits paquets et articles de messagerie.

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — ZONES DE PARCOURS. | GRANDE VITESSE. — Tarif n° 2 (1). PRIX PAR EXPÉDITION, FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Minimum. | | | Prix fixe par 100 kil. | Prix à ajouter par quintal-lieue, de : 1 à 15 lieues. | 16 à 30 lieues. | 31 à 40 lieues. | 41 lieues et plus. |
| 1865, 1er septembre à 1867, 1er mai (2). | fr. c. 0.30 | | | fr. c. 0.50 | fr. c. 0.10 | fr. c. 0.08 | fr. c. 0.06 | fr. c. 0.04 |
| | 5 kil. et moins. | 6 à 10 kil. | Plus de 10 kil. | | | | | |
| 1867, 1er mai (3) : | fr. c. | fr. c. | fr. c. | | | | | |
| De 1 à 10 lieues. . | 0.30 | 0.40 | 0.50 | 0.60 | Id. | Id. | Id. | Id. |
| De 11 à 20 id. . . | 0.40 | 0.50 | 0.60 | | | | | |
| 21 lieues et plus. . | 0.50 | 0.60 | 0.70 | | | | | |
| 1868, 1er février (4) : | | | | | | | | |
| De 1 à 5 lieues.. . | 0.40 | 0.50 | 0.60 | 0.70 | Id. | Id. | Id. | Id. |
| De 6 à 15 id. . . | 0.50 | 0.60 | 0.70 | | | | | |
| 16 lieues et plus. . | 0.60 | 0.60 | 0.80 | | | | | |

(1) Les huîtres, le poisson frais et la levûre sont expédiés aux prix et conditions du tarif n° 2, à moins que l'expéditeur ne demande, sur la lettre de voiture, l'application des tarifs n° 1 ou n° 3 (petite vitesse).

(2) Les frais accessoires comprennent le chargement, le déchargement, la remise à domicile (dans les six heures de l'arrivée) et même, si l'expéditeur en fait la demande, la prise à domicile jusqu'à un poids de 50 kil. dans les localités où le camionnage est établi. Au delà de 50 kil., la taxe de la prise à domicile est fixée à 0.15 par fraction indivisible de 100 kil.

(3) Les frais accessoires ne comprennent *plus la prise à domicile gratuite* jusqu'à 50 kil. Les prix s'appliquent par expédition de 5 *en* 5 *kil.*

(4) Les prix s'appliquent par expédition de 10 *en* 10 *kil.* pour celles qui pèsent plus de 10 kil.

**Articles de roulage.**

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — CLASSES DES MARCHANDISES. | PETITE VITESSE. — Tarif n° 3. PRIX PAR EXPÉDITION (1), frais accessoires non compris. FRAIS FIXES par tonne. | PRIX A AJOUTER PAR TONNE-LIEUE, DE : 1 à 15 lieues. | 16 à 30 lieues. | 31 à 40 lieues. | 41 lieues et plus. | POIDS minimum pour les marchand^ses en vrac. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *1re classe.* | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | kil. |
| 1865, 1er septembre, à 1868, 1er février . . | 1.00 | 0.50 | 0.40 | 0.30 | 0.20 | 4,000 |
| 1867, 1er octobre et 1868, 1er février . . | Id. | Id. | Id. | Id. | Id. | 5,000 (2) |
| *2e classe.* | | | 16 lieues et plus. | | | |
| 1864, 10 juin, à 1868, 1er février . . | Id. | 0.40 | 0.10 | | | 4,000 |
| | | | 16 à 25 l. | 26 lieues et plus. | | |
| 1868, 1er février . . | Id. | Id. | 0.20 | 0.10 | | 5,000 (2) |
| *3e classe.* | | | 16 lieues et plus. | | | |
| 1864, 10 juin, à 1868, 1er février . . | Id. | 0.30 | 0.05 | | | 5,000 |
| | | | 16 à 20 l. | 21 à 25 l. | 26 l. et pl. | |
| 1868, 1er février . . | Id. | Id. | 0.15 | 0.10 | 0.05 | 5,000 |
| *4e classe.* | | 1 à 10 l. | 11 à 15 l. | 16 lieues et plus. | | |
| 1864, 10 juin, à 1868, 1er février . . | Id. | 0.20 | 0.15 | 0.05 | | 5,000 |
| | | 1 à 15 lieues. | | 16 à 20 l. | 21 l. et pl. | |
| 1868, 1er février . . | Id. | 0.20 | | 0.10 | 0.05 | 10,000 (2) |

(1) Le prix des *minima des taxes* du tarif n° 3 a été calculé d'après un poids de 400 kil. des marchandises de la 1re classe ; au delà, les taxes sont calculées par fraction indivisible de 10 kil.

Les charges incomplètes sont taxées au prix de la 1re classe, pour autant toutefois qu'il n'y ait pas avantage à leur appliquer la taxe d'une charge complète, dans la classe à laquelle elles appartiennent.

Il faut excepter les charges incomplètes des marchandises *en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres.*

(2) Ce poids minimum avait déjà été exigé par A. M. du 19 septembre 1867, à dater du 1er octobre, pour mettre les minima des taxes du tarif n° 3 et des tarifs spéciaux d'exportation mieux en rapport avec le tonnage du matériel de transport.

**Transport par abonnements.**
(Aux termes des *quatre classes* du tarif n° 3.)

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. | PETITE VITESSE. — Tarif n° 3. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Désignation des classes des marchandises. | LOCATION DE WAGGONS (1). | | | Chargement et déchargement. — Minimum d'heures accordées par opération. | Poids minimum à taxer. — Kil. |
| | | Minimum de temps pour l'abonnement. — Jours. | Réduction de prix pour 6 mois et plus — Par tonne. | Augment^ts de prix pour moins de 6 mois et plus. — Par tonne. | | |
| | | | fr. c. | fr. c. | | |
| 1864, 10 juin, à 1867, 6 janvier. . . | Les 4 class. | 30 | 0.25 | Aucune. | 4 | 5,000 |
| 1867, 6 janvier. . . | Id. | Id. | Aucune. | 0.25 | Id. | Id. |
| 1867, 1er octobre et 1868, 1er février. . | 1re, 2e, 3e classes. | Id. | Id. | Id. | Id. | Id. |
| | 4e classe. | Id. | Id. | Id. | Id. | 10,000 |

**Transport des meubles au moyen de tapissières.**

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. | PETITE VITESSE. — Tarif n° 3. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Frais fixes par tapissière. (2) | PRIX A AJOUTER PAR TAPISSIÈRE-LIEUE : | | | | Poids minimum à taxer. |
| | | A toute distance. | | | | |
| | fr. c. | fr. c. | | | | kil. |
| 1862, 1er septembre, à 1865, 1er septembre. | 6.00 | 3.00 | | | | 6,000 |
| | | 1 à 15 l^s. | 16 à 30 l^s. | 31 à 40 l^s. | 41 l^s et pl. | |
| | | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | |
| 1865, 1er septembre, et 1868, 1er février (3). | Id. | 3.00 | 2.40 | 1.80 | 1.20 | Id. |

**Frais accessoires non compris dans le tarif n° 3.**

| | fr. c. |
|---|---|
| Enregistrement, par expédition (obligatoire) . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.20 |
| Chargement et déchargement, par 100 kil. . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.10 |
| Port des avis d'arrivée pour les marchandises adressées *bureau restant*. . . . . . | 0.10 |
| Prise à domicile, par fraction indivisible de 100 kil. . . . . . . . . . . . . | 0.15 |
| Remise à domicile, par 10 kil. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.03 |
| Vérification *demandée* du poids des marchandises à l'arrivée, par 100 kil. . . . . | 0.05 |

(1) L'abonné, pour un terme de six mois et plus, peut changer à l'expiration de chaque mois d'abonnement, soit le point de départ, soit le point de destination des waggons engagés.

(2) C'est-à-dire ceux de chargement sur le waggon et de déchargement à la gare d'arrivée. Les opérations de la prise et de la remise à domicile, dans un rayon de 3 kilom., sont taxées chacune à raison de 3 francs, lorsqu'elles sont faites par l'entrepreneur du camionnage.

(3) La taxe est établie au prix de la 1re classe du tarif n° 3 et à raison de 6,000 kil. par tapissière, sans que le poids maximum du contenu puisse dépasser 3,000 kil.

### Finances et objets de valeur. — Tarif n° 4.

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. | Prix par 1,000 francs, avec remise à domicile. A toute distance. | | | Minimum de taxe. | Par exprès. | Prise à domicile par 1,000 fr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | fr. c. | | | fr. c. | | fr. c. |
| 1863, 1er janvier, à 1868, 1er février. | 0.25 (1) | | | 0.50 | Double taxe (2). | 0.15 |
| | 1 à 5 l. | 6 à 15 l. | 16 l. et pl. | | | |
| | fr. c. | fr. c. | fr. c. | | | |
| 1868, 1er février | 0.25 (1) | » | » | 0.50 | | Id. |
| | » | 0.30 (1) | » | 0.60 | | |
| | » | » | 0.35 (1) | 0.70 | | |

### Équipages (par grande vitesse) (3). — Tarif n° 5.

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. | Frais fixes par voiture. | Prix à ajouter par voiture-lieue, de : 1 à 15 l. | 16 à 30 l. | 31 à 40 l. | 41 l. et pl. | Bulletin d'enregistrement obligatoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| 1865, 1er septembre, et 1868, 1er février. | 6.00 | 3.00 | 2.40 | 1.80 | 1.20 | 0.20 |

### Transport des animaux (4). — Tarif n° 6.

| DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — VITESSES-CATÉGORIES. | Frais fixes par voiture. | Prix à ajouter par lieue, de : 1 à 15 l. | 16 à 30 l. | 31 à 40 l. | 41 l. et pl. | Bulletin d'enregistrement obligatoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| *Grande vitesse.* Chevaux (par waggon) . | | | | | | |
| 1865, 1er septembre, et 1868, 1er février. | 6.00 | 2.00 | 1.60 | 1.20 | 0.80 | 0.20 |
| *Petite vitesse.* Animaux en général. | | | | | | |
| 1865, 1er septembre, et 1868, 1er février : | | | | | | |
| 1re catégorie (5) . . | 3.00 | 0.60 | 0.45 | 0.30 | 0.20 | Id. |
| 2e id. (6) . . | 4.50 | 0.90 | 0.675 | 0.45 | 0.30 | Id. |
| 3e id. (7) . . | 6.00 | 1.20 | 0.90 | 0.60 | 0.40 | Id. |

(1) Sans que la taxe puisse être inférieure à celle du tarif n° 2, calculée d'après le poids.

(2) Mais seulement dans le rayon de 3 kilomètres autour des stations *où le camionnage est organisé*, sans que la taxe puisse être inférieure à celle du tarif n° 1, calculée à raison du poids.

(3) Le transport d'un cercueil est assimilé, pour la taxe, à celui d'un équipage à grande vitesse. *Par petite vitesse*, les équipages étaient taxés, à la 2e classe du tarif n° 3, comme 4,000 kil. au minimum, jusqu'au 6 janvier 1867; depuis cette époque, la taxe est établie comme suit : une voiture à 1 ou à 2 fonds, montée ou démontée, est taxée à raison de 2,500 kil., au prix de la 2e classe du tarif. Deux voitures à 1 ou à 2 fonds, montées ou démontées, chargées sur un seul waggon, sont taxées à raison de 4,000 kil. au prix de la 2e classe du tarif. Le chargement et le déchargement doivent être effectués par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

(4) Les chevaux et bestiaux doivent être accompagnés d'un conducteur. *Le transport gratuit*, dans les boxes ou dans les waggons à bestiaux, n'est accordé qu'à *un seul conducteur* par expédition ou par waggon.

(5) 1re catégorie : 1 cheval — 1 ou 2 bœufs, vaches ou ânes — 1 à 5 porcs ou veaux — 1 à 10 moutons.

(6) 2me catégorie : 2 chevaux — 3 ou 4 bœufs, vaches ou ânes — 6 à 10 porcs ou veaux — 11 à 20 moutons.

(7) 3me catégorie : 3 chevaux — un wagon de gros ou de petit bétail.

N. B. Voir la suite des tarifs page 64.

**Tableau comparatif des dernières bases des tarifs mis en vigueur en France, [illegible]**
**et des marchandises, [illegible]**

| TRANSPORT des VOYAGEURS. | | CLASSES des voitures. | EN FRANCE. | EN PRUSSE (1). | BASES [illegible] Avant le 1er mai 1866. | Dep[illegible] 1 à 10 li[illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | fr. c. | fr c. | fr. c. | fr. c. |
| Voyageurs transportés par des trains : | Exprès. | 1re | — | — | 0,50 | - |
| | | | 0,50 | 0,535 | — | 0,3[illegible] |
| | | 2e | — | — | 0,40 | - |
| | | | 0,375 | 0,40 | — | 0,2[illegible] |
| | | 3e | — | — | — | - |
| | | | — | — | — | 0.15 |
| | Ordinaires. | 1re | — | — | 0,40 | - |
| | | | 0,50 | 0,495 | — | 0,3[illegible] |
| | | 2e | — | — | 0,30 | - |
| | | | 0,375 | 0,37 | — | 0,2[illegible] |
| | | 3e | — | — | 0,20 | - |
| | | | 0,27 | 0,235 | — | 0,15 |

| TRANSPORT, PAR PETITE VITESSE, des MARCHANDISES PROPREMENT DITES (4). | | EN FRANCE (5). | EN PRUSSE (6). Pour des charges Incomplètes. | BASES [illegible] EN PRUSSE (6). Pour des charges Complètes. | Frais [illegible] par tonne [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|
| CLASSIFICATION : | | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| Première classe | | 0.80 | 0,60 | 0,40 | 1,0[illegible] |
| Deuxième classe | | 0,70 | 0,40 | 0,265 | 1,0[illegible] |
| Troisième classe | | 0,50 | — | 0,20 (7) | 1,0[illegible] |
| Quatrième classe (en BELGIQUE) | | — | — | — | 1,0[illegible] |
| Quatrième classe (en FRANCE) | De 1 à 20 kilomètres | 0,40 | Sans que la taxe par tonne puisse être supérieure à : | | 1,2[illegible] |
| | De 21 à 100 id. | 0,30 | | | 3,0[illegible] |
| | De 101 à 300 id. | 0,25 | | | 12,0[illegible] |
| | 301 et plus id. | 0,20 | | | - |

(1) En Prusse, on a une 4e classe de voitures au prix 0,12 centimes par lieue de parcours.

(2) Par première application, les bases des tarifs des voyageurs du 1er mai 1866 n'ont été introduites à leur taux défini[illegible] partir de la 16e lieue. Une taxe transitoire a été appliquée à la zone comprise entre les 8e et 15e lieues inclusivement. L'app[illegible] des prix réduits à la zone de 1 à 7 lieues est demeurée réservée. (*Voir* page 25.)

Pour chacune des trois classes de voitures, la première somme donne le prix de parcours avant le 1er mai 1866, et la so[illegible] dessous, celui qui est appliqué depuis cette époque.

(3) Non compris l'impôt du dixième sur le prix des places des voyageurs, prélevé au profit de l'État.

**…russe et en Belgique (au 1er février 1868) pour le transport des voyageurs …rue de 5 kilomètres.**

| …RIFS. | | APPLICATION DES TARIFS. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …LGIQUE. | | EN BELGIQUE (2). | | | EN FRANCE (3). | | |
| …mal, par zônes de : | | Prix pour un parcours de : | | | | | |
| Prix à ajouter de : | | | | | | | |
| … 20 lieues. | 21 le et plus. | 10 lieues. | 20 lieues. | 50 lieues. | 10 lieues. | 20 lieues. | 50 lieues. |
| fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| — | — | 5 00 | 10 00 | 25 00 | — | — | — |
| 0.18 | 0,12 | 3 95 | 5 40 | 9 00 | 5 00 | 10 00 | 25 00 |
| — | — | 4 00 | 8 00 | 20 00 | — | — | — |
| 0.12 | 0,09 | 2 75 | 3 60 | 6 30 | 3 75 | 7 50 | 18 75 |
| — | — | — | — | — | — | — | — |
| 0.09 | 0,06 | 2 00 | 2 70 | 4 50 | — | — | — |
| — | — | 4 00 | 8 00 | 20 00 | — | — | — |
| 0.15 | 0,10 | 3 30 | 4 50 | 7 50 | 5 00 | 10 00 | 25 00 |
| — | — | 3 00 | 6 00 | 15 00 | — | — | — |
| 0.10 | 0,075 | 2 30 | 3 00 | 5 25 | 3 75 | 7 50 | 18 75 |
| — | — | 2 00 | 4 00 | 10 00 | — | — | — |
| 0.075 | 0,05 | 1 65 | 2 25 | 3 75 | 2 75 | 5 50 | 13 75 |

| …RIFS, PAR TONNE-LIEUE. | | | | APPLICATION DES TARIFS. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …LGIQUE (le 1er février 1868). | | | | EN BELGIQUE (par tonne). | | | |
| Prix à ajouter par tonne-lieue, de : | | | | Prix pour un parcours de : | | | |
| … 15 lieues. | 16 à 30 lieues. | 31 à 40 lieues. | 41 le et plus. | 15 lieues. | 30 lieues. | 50 lieues. | 100 lieues. |
| fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| 0.50 | 0.40 | 0,30 | 0,20 | 8 50 | 14 50 | 19 50 | 29 50 |
| 0.40 | 16 à 25 lieues. 0,20 | 26 lieues et plus. 0,10 | | 7 00 | 9 50 | 11 50 | 16 50 |
| 0.30 | 16 à 20 lieues. 0,15 | 21 à 25 lieues. 0,10 | 26 lieues et plus. 0,05 | 5 50 | 7 00 | 8 00 | 10 50 |
| 0.20 | 0,10 | 21 lieues et plus. 0,05 | | 4 00 | 5 00 | 6 00 | 8 50 |
| Application des tarifs en FRANCE (par tonne), des marchandises proprement dites : | | | 1re classe. | 12 00 | 24 00 | 40 00 | 80 00 |
| | | | 2me id. | 10 50 | 21 00 | 35 00 | 70 00 |
| | | | 3me id. | 7 50 | 15 00 | 25 00 | 50 00 |
| | | | 4me id. | 4 50 | 7 50 | 12 50 | 20 00 |

… Non compris les frais accessoires d'enregistrement, de chargement, de déchargement et du port des avis d'arrivée, qui …ient entre fr. 0,75 et fr. 1,50 par tonne.

… Les marchandises transportées par la *grande vitesse* sont taxées à raison de fr. 1,80 par tonne-lieue.

… Id. id. id. fr. 0,80 id.

… Des prix plus réduits ont été accordés pour des transports importants, à grandes distances, de coke, chaux, zinc, fer brut, …ls, sel, lin et bois : on est descendu à la taxe de 0.17 centimes par tonne-lieue.

## Transport des chiens (1).

Les chiens accompagnant les voyageurs payent, quelle que soit leur taille, le prix de la 3e classe du tarif des voyageurs.

Lorsqu'ils sont renfermés dans des paniers, ils sont acceptés, sans responsabilité, aux prix et conditions des tarifs nos 1 ou 2, ou des tarifs des bagages.

## Transports exceptionnels.

Des réductions de prix, jusqu'à concurrence de 50 p. c. au maximum, peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles ou en vue d'un accroissement de trafic.

## Colis vides en retour.

1865, 1er septembre, et 1868, 1er février. — *Grande vitesse* : taxe au poids réel au tarif n° 2.

1865, 1er septembre, jusqu'au 1er octobre 1867. — *Petite vitesse* : taxe au poids réel et aux prix de la 1re classe du tarif n° 3, *réduits de* 50 *p. c.*

1867, 1er octobre et 1868, 1er février : *suppression de la réduction de* 50 *p. c.*

## Tarifs spéciaux d'exportation et d'importation.

*Tarif spécial n°* 1, à raison de 0.15 par tonne-lieue, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon destinées à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer (1864, 10 juin, et 1868, 1er février).

*Tarif spécial n°* 2, au prix de la 3e classe du tarif n° 3, avec minimum de fr. 3.70 par tonne, applicable à l'exportation des marchandises énumérées à la page 56.

*Tarif spécial n°* 3, au prix de la 4e classe du tarif n° 3, avec minimum de 3 fr. par tonne, applicable : 1° à *l'importation seulement*, pour la blende et la calamine, et 2° à *l'exportation seulement*, pour les coussinets en fonte, les croisements en fonte, les poutres et poutrelles en fer, les rails sans accessoires, les tuyaux en fonte.

Ce dernier tarif spécial est créé depuis le 1er février 1868.

Le poids minimum par expédition, pour les trois tarifs spéciaux, a été fixé à 10,000 kil., à partir du 1er février 1868 ; il n'était que de 5,000 kil. pour les deux premiers tarifs spéciaux avant cette date.

## Frais accessoires obligatoires non compris dans les tarifs spéciaux.

| | |
|---|---|
| Enregistrement, par expédition . . . . . . . . | 0.20 |
| Remise à domicile des avis d'arrivée, par avis . . | 0.10 (2) |

Les taxes suivantes sont perçues à titre d'indemnité, savoir :

Pour les marchandises non déchargées dans les 8 heures : 0.25 par heure et par wagon de tout tonnage.

Pour les marchandises déchargées mais non enlevées : 0.02 par jour et par 100 kil. avec minimum de taxe de 0.10.

(1) Suite de la page 61.

(2) L'avis d'arrivée n'est obligatoire, au tarif spécial n° 2, que pour les expéditions bureau restant.

# Conditions générales

## RÉGLANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DES GARES PRIVÉES (1).

---

### 1858. Décision ministér. 29 nov., secrét. gén. n° 6.

Art. 1er. — La construction d'une gare privée, raccordée aux voies principales du chemin de fer de l'État, n'est autorisée que lorsqu'une instruction administrative préalable a démontré :

*A.* — Que des obstacles résultant de l'importance ou de la nature des travaux qu'il faudrait effectuer s'opposent à ce que l'usine ou le magasin à desservir soit rattaché à une station ou à une gare privée existante ;

*B.* — Que l'établissement de la gare sollicitée ne peut être une cause spéciale de danger ou d'entrave à la circulation générale ;

*C.* — Que l'établissement de la gare est justifié par l'importance probable des transports.

Art. 2. — L'autorisation d'établir une gare privée est en outre subordonnée à l'acceptation, par l'intéressé, des conditions générales qui suivent, sauf les conditions spéciales à déterminer, dans chaque cas, s'il y a lieu.

#### Tracé.

*A.* — La gare privée ainsi que son embranchement et les voies à l'intérieur de l'usine ou du magasin, s'il y a lieu, seront établis conformément à des plans approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

*B.* — Les voies d'évitement de la gare seront au moins au nombre de deux ; elles seront reliées entre elles ainsi qu'aux voies principales.

Aucune aiguille à contre-pointe ne sera placée, sous aucun prétexte, dans les voies principales.

Les entrevoies auront au moins 3 mètres de largeur.

Les courbes de raccordement des voies de la gare entre elles et avec les voies principales ne pourront être d'un rayon inférieur à 250 mètres ; celles de l'embranchement et des voies de l'usine raccordée, d'un rayon moindre de 75 mètres.

*C.* — Les plans seront rigoureusement suivis dans l'exécution.

Les dispositions de la gare, de l'embranchement et des voies de l'usine ne pourront être ni étendues ni modifiées sans une autorisation nouvelle et préalable.

#### Construction et entretien.

*D.* — Toutes les dépenses de construction de la gare et de l'embranchement avec l'usine ou le magasin à raccorder seront à la charge du concessionnaire.

(1) On entend par gare privée tout raccordement avec les voies du chemin de fer de l'État en dehors des stations.

Les travaux d'établissement de la gare comprennent notamment :

L'acquisition des terrains, les terrassements et les ouvrages d'art;

Les voies et les pavages;

Le pont à bascule;

Les signaux à distance;

Les clôtures, portes et barrières;

La maisonnette du préposé à la surveillance de la gare.

*E.* — Les rails, aiguilles, crossings, pont à bascule, signaux, etc., à employer à la construction de la gare seront conformes aux derniers modèles du matériel de l'espèce en usage au chemin de fer de l'État.

Les rails de l'embranchement et des voies de l'usine pèseront au moins 24 kilogrammes par mètre courant pour des portées de 1 mètre.

Tout le matériel à mettre en œuvre devra être agréé par l'administration et posé sous la surveillance de ses agents.

*F.* — L'entretien de la gare sera fait par les soins et aux frais de l'État; celui de l'embranchement et de ses dépendances, par les soins et aux frais du concessionnaire.

*G.* — Le concessionnaire exécutera, à ses frais, tous les ouvrages de sécurité et d'extension ainsi que les modifications dans l'aménagement de la gare et du raccordement de l'embranchement jugés nécessaires par l'administration.

Ces ouvrages seront soumis aux stipulations qui précèdent.

### Exploitation.

*H.* — La surveillance de la gare sera confiée à un agent de l'État qui dirigera le service d'après les ordres de l'administration.

*I.* — L'exploitation de la gare et de ses dépendances ne commencera qu'après l'achèvement des travaux, la réception de ceux de la gare et la constation, par l'administration, que les voies de l'embranchement se trouvent dans de bonnes conditions de viabilité.

*K.* — La conduite et la manœuvre des waggons, sur les voies de l'État, par les agents du concessionnaire est interdite; en conséquence, les relations de la gare avec les stations du chemin de fer de l'État seront exclusivement desservies par les soins de l'administration.

Celles de la gare avec l'usine seront desservies par les soins du concessionnaire.

*L.* — Les waggons à expédier de la gare seront classés, dans les voies d'évitement, suivant l'ordre des stations de destination, par les soins du concessionnaire, d'après les indications de l'agent préposé à la surveillance de la gare.

*M.* — Les waggons ne seront employés, par le concessionnaire, que pour l'expédition des marchandises dont le transport a été ou doit être confié au chemin de fer de l'État; il est donc formellement interdit de faire usage de ces waggons pour le service particulier de l'établissement relié.

Toute infraction à cette stipulation donnera lieu à l'application d'une amende de cinquante francs, par waggon, à charge du concessionnaire.

*N.* — L'administration fera examiner, par ses agents, l'état de l'embranchement et de ses dépendances, ainsi que l'usage qui y sera fait de son matériel.

Le concessionnaire se conformera à toutes les instructions émanant de l'administration.

*O.* — La charge des waggons ne dépassera pas le poids fixé ou à fixer par l'administration.

Toute surcharge constatée donnera lieu à l'application des dispositions du livret réglementaire pour le transport des marchandises, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de l'arrêté royal du 26 janvier 1847 (1).

*P.* — Tout waggon mis à la disposition du concessionnaire sera rendu, à l'administration, dans un délai de 8 heures de jour, compté comme il suit et sans compensation :

Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir;

Du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Les dimanches et jours fériés ne comptent pas pour former ces délais.

Passé le délai, il sera payé, pour chaque waggon, fr. 0.25 par heure de retard, toutes les heures de jour et de nuit, ainsi que les dimanches et jours fériés, comptant indistinctement.

*Q.* — Le concessionnaire est responsable de tous les accidents et dommages qui seraient la conséquence d'une faute ou d'une négligence de sa part ou de celle de ses agents.

En cas de dégâts au matériel mis à sa disposition, il acquittera les frais des réparations qui seront exécutées par l'État.

### Redevances et taxes.

*R.* — Le concessionnaire payera pour l'exploitation et l'entretien de la gare, par les soins de l'admidistration, une redevance de fr. 0.20 par tonne de marchandise amenée à la gare ou expédiée de la gare par le chemin de fer de l'État.

La redevance ne pourra pas être inférieure à 2,000 francs ni supérieure à 5,000 francs par an.

*S.* — On appliquera aux transports partant de la gare les tarifs de la station qui précède et à ceux en destination de la gare les tarifs de la station qui suit dans la direction des transports.

Pour le calcul des prix fixés, tant au littera *R* qu'au présent littera, l'application de la taxe se fera toujours par charge complète de waggon quel que soit le poids de la marchandise.

### Dispositions spéciales.

*T.* — Le Gouvernement se réserve le droit de suspendre temporairement le service de la gare et de l'embranchement et même de le supprimer définitivement, sans que le concessionnaire puisse élever, de ce chef, des prétentions à indemnité.

*U.* — Aucun raccordement ne pourra se relier à la gare ou à l'embranchement sans l'autorisation du Gouvernement.

En cas d'autorisation, le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec le demandeur; à défaut d'accord, le gouvernement statuera.

Le nouvel embranchement sera soumis aux présentes conditions générales.

Toutefois, le minimum de 2,000 francs pour la redevance ne sera exigé qu'une seule fois.

*V.* — Le Gouvernement se réserve d'ériger la gare privée en station tarifée, si son

*Moniteur* du 30 janvier : Police des transports (page 130 du premier *Annuaire*).

importance le justifie. Dans ce cas, le ou les concessionnaires seront exonérés de la redevance fixée par les présentes conditions générales, s'ils consentent à l'abandon à l'État et sans indemnité, des terrains acquis et des travaux exécutés par eux à la gare.

L'embranchement, considéré comme raccordement à station, sera régi par les conditions générales concernant cette espèce de raccordement, et le Gouvernement deviendra, de fait, propriétaire de la gare.

Art. 3. — Les gares existantes dont l'exploitation est réglée par des arrangements révocables tomberont sous l'application des dispositions qui précèdent.

---

# Conditions générales

## RÉGLANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DES EMBRANCHEMENTS AUX STATIONS.

---

### 1858. Décision ministér. 29 nov., secrét. gén. n° 6.

Art. 1er. — La construction d'un embranchement à une station du chemin de fer de l'État n'est autorisée que lorsqu'une instruction administrative préalable a démontré que l'importance des transports à provenir de cet embranchement sera en rapport avec celle des travaux à exécuter dans la station.

Art. 2. — L'autorisation de construire un embranchement à une station est en outre subordonnée à l'acceptation, par l'intéressé, des conditions générales qui suivent, sauf les conditions spéciales à déterminer, dans chaque cas, s'il y a lieu.

#### Tracé.

*A.* — L'embranchement ainsi que les voies de 1m,50 à l'intérieur de l'usine ou du magasin à desservir, seront construits conformément à des plans approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

*B.* — Les courbes du tracé de l'embranchement et des voies raccordées de l'usine ne pourront être d'un rayon inférieur à 75 mètres.

*C.* — Les voies à petite section ne pénétreront pas à l'intérieur de la station.

*D.* — Les plans seront rigoureusement suivis dans l'exécution.

Les dispositions de l'embranchement et des voies de l'usine ne pourront être ni étendues, ni modifiées sans une autorisation nouvelle et préalable.

#### Construction et entretien.

*E.* — Toutes les dépenses de construction et d'entretien de l'embranchement et de ses dépendances, depuis l'usine ou le magasin à raccorder, jusques et y compris la porte à pratiquer dans la clôture de la station, sont à la charge du concessionnaire.

*F.* — Les rails des voies de 1m,50 pèseront au moins 24 kilogrammes par mètre courant, pour des portées de 1 mètre.

Tout le matériel à mettre en œuvre devra être agréé par l'administration et posé sous la surveillance de ses agents.

*G.* — Le concessionnaire exécutera, à ses frais, tous les ouvrages de sécurité et d'extension, ainsi que les modifications jugées nécessaires par l'administration.

Ces ouvrages seront soumis aux dispositions qui précèdent.

## Exploitation.

*H.* — La circulation sur l'embranchement ne commencera qu'après l'achèvement des travaux et la constatation, par l'administration, que les voies se trouvent dans de bonnes conditions de viabilité.

*I.* — Les waggons destinés à l'embranchement seront pris dans la station, par les soins du concessionnaire, sur la voie à indiquer par le chef de station ; ils y seront ramenés également par ses soins et classés, dans l'ordre des stations de destination, d'après les indications du fonctionnaire précité.

*K.* — Les waggons ne seront employés par le concessionnaire que pour l'expédition des marchandises dont le transport a été ou doit être confié au chemin de fer de l'État; il est donc formellement interdit de faire usage de ces waggons pour le service particulier de l'établissement relié.

Toute infraction à cette stipulation donnera lieu à l'application d'une amende de cinquante francs par waggon, à charge du concessionnaire.

*L.* — L'administration fera examiner, par ses agents, l'état de l'embranchement et de ses dépendances ainsi que l'usage qui y sera fait de son matériel.

Le concessionnaire se conformera à toutes les instructions émanant de l'administration.

*M.* — La charge des waggons ne dépassera pas le poids fixé ou à fixer par l'administration.

Toute surcharge constatée donnera lieu à l'application des dispositions du livret réglementaire pour le transport des marchandises, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de l'arrêté royal du 26 janvier 1847 (1).

*N.* — Tout waggon mis à la disposition du concessionnaire sera rendu à l'administration dans un délai de 8 heures de jour, compté comme il suit et sans compensation :

Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir ;

Du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Les dimanches et jours fériés ne comptent pas pour former ces délais.

Passé le délai, il sera payé, pour chaque waggon, fr. 0.25 par heure de retard, toutes les heures de jour et de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés comptant indistinctement.

*O.* — Le concessionnaire est responsable de tous les accidents et dommages qui seraient la conséquence d'une faute ou d'une négligence de sa part ou de celle de ses agents.

En cas de dégâts au matériel mis à sa disposition, il acquittera les frais des réparations qui seront exécutées par l'État.

(1) *Moniteur* du 30 janvier : Police des transports (page 136 du premier *Annuaire*).

**Redevances et taxes.**

*P.* — La manœuvre des aiguilles ne donnera lieu à aucune redevance.

*Q.* — L'application des prix de transport se fera toujours par charge complète de waggon, quel que soit le poids de la marchandise.

**Dispositions spéciales.**

*R.* — Le Gouvernement se réserve le droit de suspendre temporairement le service de l'embranchement et même de le supprimer définitivement, sans que le concessionnaire puisse élever, de ce chef, des prétentions à indemnité.

*S.* — Aucun raccordement ne pourra se relier à l'embranchement sans l'autorisation du Gouvernement. En cas d'autorisation, le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec le demandeur; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera.

Le nouvel embranchement sera soumis aux présentes conditions générales.

Art. 3. — Les embranchements existants, dont l'exploitation est réglée par des arrangements révocables, tomberont, à partir du 1er mai 1859, sous l'application des dispositions qui précèdent.

Le maintien de ces embranchements sera subordonné à l'abandon à l'État, par leurs propriétaires, des travaux exécutés par eux à l'intérieur des stations, l'État se chargeant de l'entretien et du renouvellement de ces travaux.

# MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (1).

---

**Concession, construction, entretien et surveillance des routes et canaux; entretien et surveillance des rivières, polders, ports et côtes ; concession, construction et exploitation des chemins de fer; postes et messageries; télégraphes; concession des mines ; surveillance de l'exploitation des mines et usines ; construction et entretien des bâtiments de l'État.**

---

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (2).

M. Alexandre JAMAR, Membre de la Chambre des Représentants, ancien Président du Tribunal de commerce de Bruxelles.

---

CABINET DU MINISTRE.

M. DUPONT (E.), Chef de division, Secrétaire particulier.

---

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.

| MM. | |
|---|---|
| BIDAUT (E.), | Secrétaire général. |
| GRENON (J.), | Directeur. |
| SENGIER (H.), | Chef du 1er bureau. — Comptabilité générale. |
| BEAUVOIS (F.), | Id. 2e id. — Sommier du personnel; expédition. |
| ANDRÉ (L.), | Chef de division, 3e bureau. — Pensions; caisse des veuves et orphelins; secours. |
| DELBARRE (E.), | Chef du 4e bureau. — Bibliothèque ; archives. |
| LACOMBLÉ (E.), | Id. 5e id. — Contentieux; affaires générales. |

---

RÉGIE DES CHEMINS DE FER.

| MM. | |
|---|---|
| GRENON (J.). | Directeur. |
| RAENEN (L.), | Chef de bureau. |
| LEBERS (H.), | Id. |

---

SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Exploitation des lignes concédées; contrôle des opérations de recettes et de dépenses des compagnies auxquelles une garantie d'intérêt est accordée.

| MM. | |
|---|---|
| EYCKHOLT (AD.), | Inspecteur général. |
| HUMMENS (J.), | Inspecteur. |
| NYSSENS (V.), | Id. |
| DELVAUX (J.), | Chef de bureau. |
| LENOIR (J.), | Ingénieur. |

---

(1) Organisation et personnel à la date du 1er février 1868.
Les bureaux sont ouverts au public de midi à deux heures.
(2) M. Jamar a été nommé Ministre par A. R. du 3 janvier 1868. (*Mon.* 4 janvier.)

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Cette administration comprend : 1° deux services d'inspection ; 2° une direction des routes et des bâtiments civils ; 3° une direction des travaux hydrauliques et des chemins de fer en construction ; 4° une direction des mines, du personnel et des affaires générales.

MM.

| | |
|---|---|
| GROETAERS (G.), | Directeur général. |
| MAUS (H.), | Inspecteur général des ponts et chaussées. |
| WELLENS (F.), | Id. id. |
| GERNAERT (J.), | Id. des mines. |
| LAVALLÉE (A.), | Directeur des routes et des bâtiments civils. |
| O'SULLIVAN (E.), | Id. des travaux hydrauliques et des chemins de fer en construction. |
| VERBRUGGHEN (A.), | Directeur des mines, du personnel et des affaires générales. |

---

ADMINISTRATION, INSPECTION SUPÉRIEURE ET DIRECTION DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

MM.

| | |
|---|---|
| FASSIAUX (A.), | Directeur général. |
| SALMON (C.), | Chef de bureau, secrétaire. |

---

INSPECTION SUPÉRIEURE DES SERVICES.

MM.

| | |
|---|---|
| JANSSENS (J.), | Inspecteur général du service général. |
| CABRY (H.), | Id. des services techniques. |
| VANDERSWEEP (F.), | Id. des services d'exploitation. |
| DE MEREN (F.), | Id. du service des postes. |

---

DIRECTIONS DES SERVICES AU MINISTÈRE.

MM.

| | |
|---|---|
| GOFFAUX (J.), | Directeur de la 1re direction. — Service général. |
| VANDEN PEEREBOOM (T.), | Inspecteur. |
| LEPÈRE (P.), | Chef du 1er bureau. — Comptabilité centrale et contrôle des dépenses ; contrats ; cahiers des charges. |
| TIMME (L.), | Chef du 2e bureau. — Personnel (fonctionnaires et employés) ; programmes d'examen ; cautionnements. |
| . . . . . | Chef du 3e bureau. — Personnel (ouvriers) ; caisse de retraite et de secours ; masse d'habillement. |
| SALMON (C.), | Chef du 4e bureau. — Répartition de la correspondance entre les différentes directions ; impressions ; archives générales. |
| DEDIER (F.), | Ingénieur en chef, directeur de la 2e direction. — Voies et travaux. |
| DUBOIS (A.), | Ingénieur des ponts et chaussées. |
| ERNESTE (V.), | Chef du 1er bureau. — Affaires générales ; cahiers des charges ; adjudications publiques ; prévisions budgétaires. |
| RODEMBOURG (F.), | Chef du 2e bureau. — Acquisition de terrains ; surveillance et police de la voie. |

| | |
|---|---|
| **BELPAIRE** (A.), | Ingénieur en chef-directeur de la 3e direction. — **Traction et matériel.** |
| **MAURISSEN** (L.), | Ingénieur en chef. |
| **MASUI** (T.), | Ingénieur, en service général. |
| **BALLIEU** (F.), | Inspecteur du 1er bureau. — Économat; approvisionnements en général; adjudications; prévisions budgétair. |
| **VOUÉ** (P.), | Chef du 2e bureau. — Affaires générales; locomotion; procès-verbaux d'épreuves; relations avec les compagnies; chauffage et éclairage; combustibles. |
| **MONGENAST** (C.), | Directeur de la 4e direction. — **Exploitation.** |
| **EVRARD** (H.). | Inspecteur de direction. |
| **UYTTERHOEVEN** (J.), | Inspecteur. — Organisation et marche des trains. |
| **LA PIERRE** (M.), | Inspecteur de la 1re division. |
| **WAYER** (N.), | Chef du 1er bureau. — Messageries, bateaux à vapeur; police des trains et des stations; transports extraordinaires. |
| **DE SMET** (A.), | Chef du 2e bureau. — Échange réciproque du matériel des transports avec les chemins de fer en relation; raccordements aux stations privées; affaires générales. |
| **ANDRÉ** (L.). | Inspecteur de la 2e division. |
| **DE MEUSE** (V.), | Chef du 3e bureau. — Tarifs; services intérieur et mixte; conventions internationales; statistique des transports. |
| **VANDER ELST** (J.), | Chef du 4e bureau. — Pertes et avaries; contestations judiciaires; litiges avec l'administration des douanes. |
| **BRONNE** (L.), | Directeur de la 5e direction. — **Postes.** |
| **MICHAUX** (A.), | Inspecteur de direction. |
| **VANDERZANDEN** (C.), | Directeur de la 6e direction. — **Contrôle des recettes.** |
| . . . . . . | Inspecteur de direction. |
| **DE GRELLE** (E.), | Directeur de la 7e direction.—**Contrôle des matières.** |
| **MATHIEU** (H.), | Inspecteur. |
| **VINCHENT** (J.), | Ingénieur en chef-directeur de la 8e direction. — **Télégraphes.** |
| **GIRARDIN** (J.), | Inspecteur. |

---

## I. — CONSEIL PERMANENT D'ADMINISTRATION.

Par suite de la reconstitution du Conseil d'administration, les cinq sections établies sous l'ancien Conseil (1) sont supprimées.

Ce conseil est composé, sous la présidence du Ministre, du Secrétaire général du département, du directeur général et des inspecteurs généraux de l'administration.

Il a pour mission de donner son avis sur les questions *importantes* qui rentrent notamment dans les catégories d'affaires désignées ci-après :

1° Projets de lois spéciales, budgétaires et de crédit;

2° Modifications à apporter aux tarifs;

3° Questions de principe et de réglementation générale;

4° Insuffisance ou exagération des moyens de transport et de communication;

5° Projets d'amélioration ou de réforme de nature à exercer une influence *marquante* sur les produits, les dépenses, la simplification administrative, la marche des services, etc.;

(1) *Voir* p. 89 du premier *Annuaire*.

6° Bases principales des conventions avec les offices étrangers, les administrations et compagnies en relation de service, etc. ;

7° Création et suppression de services, bureaux, etc. ;

8° Propositions relatives au personnel ;

9° Toutes autres affaires ou questions que le Ministre juge utile de lui soumettre.

---

## II. — COMITÉS TECHNIQUES.

L'examen des questions purement techniques est déféré à deux comités spéciaux, savoir : Comité des travaux et Comité du matériel.

L'appréciation de l'opportunité des travaux d'art, des améliorations ou modifications à apporter au matériel d'exploitation, etc., ainsi que des dépenses qui s'y rattachent, appartient au Conseil permanent ; mais tout ce qui a rapport à l'appréciation du projet, au point de vue de l'art de l'ingénieur, est de la compétence des Comités techniques.

---

## III. — CONFÉRENCES DE SERVICE.

Des conférences de service sont instituées auprès de chaque direction, sous la présidence du directeur.

Assistent à ces réunions, outre l'inspecteur de direction, les chefs de service, inspecteurs d'arrondissement ou contrôleurs, selon la branche d'administration.

Lorsqu'une question importante doit être agitée dans une conférence, et notamment lorsqu'il s'agit d'une affaire de nature à être soumise ultérieurement aux délibérations du conseil permanent, le directeur en donne avis au directeur général et à l'inspecteur général en cause, afin qu'ils puissent assister à la réunion, s'ils le jugent utile.

---

## COMMISSIONS RESSORTISSANT AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1° *Commission de l'arsenal.* — Commandes, perfectionnements au matériel, mise hors de service des locomotives, voitures, etc., expériences.

2° *Commission de réception.* — A. Matériel, approvisionnements, papiers et fournitures de bureau. — B. Rails, billes et accessoires de la voie, bois préparés, etc. — C. Combustible. — D. Travaux et fournitures.

3° *Comité d'administration de la masse d'habillement.*

4° *Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.*

5° *Conseil de la caisse des veuves et orphelins et des pensions de retraite.*

6° *Commission pour l'examen des procédés nouveaux et des matières indigènes.*

7° *Commission des Annales des travaux publics.*

8° *Comités techniques pour l'examen des projets de travaux d'art, de modifications ou d'améliorations à apporter au matériel d'exploitation, etc.*

---

## CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

### FONCTIONNAIRES DU SERVICE ACTIF (1).

MM. **Voies et travaux** (Service des lignes).

THIRIARD (D.), Ingénieur, chef de service des lignes de l'Est.
LAMQUET (G.), Ingénieur principal, chef de service des lignes du Nord-Ouest.
WILLEMS (A.), Ingénieur, chef de service de la ligne Sud-Ouest.
DANAUX (F.), Ingénieur, chef de service des lignes du Midi.

MM. *Construction des bâtiments et dépendances.*

PAYEN (A.), Ingénieur principal de 1re classe.
LAMBEAU (A.), Id. id.

MM. **Traction et matériel.**
Arsenal des chemins de fer de l'État.

GOBERT (L.), Ingénieur en chef, directeur de l'arsenal.
GILLIS (J.), Ingénieur des ateliers des locomotives.
STEINMETZ (A.), Ingénieur des ateliers des voitures.

MM. *Service de la traction.*

WALEFF (A.), Ingénieur principal, chef de service des lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.
JAMART (J.), Ingénieur en chef, chef de service des lignes du Midi et du Sud Ouest.

M. *Entretien des voitures sur les lignes.*

CANDÈZE (J.), Ingénieur principal, chef de service.

M. *Combustible, éclairage et chauffage.*

CAMBRELIN (F.), Ingénieur en chef, chef de service.

**Service de l'exploitation.**

MM. *Transports.*

FLEURY (C.), Inspecteur, chef de service des lignes du Midi.
SAUVIGNIER (J.), Id. des lignes du Nord-Ouest.
THIRY (M.), Id. des lignes de l'Est.
L'HOIR (L.), Id. des lignes du Sud-Ouest.

M. *Relations internationales.*

HAUCHECORNE (G.), Agent général à Cologne.

M. **Service des télégraphes.**

GIBBS (J.), Inspecteur, chef de service.

(1) Les ingénieurs, chefs de service, ont chacun un ingénieur ou un sous-ingénieur adjoint, et les inspecteurs des lignes, pour les services des transports, ont chacun deux contrôleurs ou vérificateurs.

**Contrôle des recettes, de la comptabilité administrative et de celle des approvisionnements et du matériel en service.**

Six contrôleurs sont chargés du contrôle des recettes sur les chemins de fer de l'État ; un inspecteur vérifie la comptabilité administrative et quatre contrôleurs sont chargés de la vérification de la comptabilité des approvisionnements et du matériel en service.

---

**Longueur des lignes construites et des lignes exploitées par l'État.**

(*Voir page 62 du premier Annuaire.*)

| | 1865. Mètres. | 1866. Mètres. |
|---|---|---|
| Lignes construites par l'État | 558.885 | 558.885 |
| Id. les compagnies | 196.358 | 234.148 |
| Longueur totale du réseau exploité au 1er janvier 1867 | 755.243 | 793.033 |
| Longueur de la section de Hal à Ath | 37.790 | |

Cette section a été mise en exploitation le 16 janvier, pour le service des marchandises, et le 1er février, pour celui des voyageurs et bagages.

La longueur moyenne exploitée par l'État, a été de 749.159 mètres en 1865 et de 789.884 mètres en 1866; cette dernière longueur se répartit, en 1866, comme suit, entre les quatre lignes du réseau :

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Nord-Ouest.* | — Bruxelles à Anvers | 49.019 | mètres. |
| | Contich à Lierre | 6.539 | |
| | Sortie de l'Allée verte | 1.187 | |
| | Malines à Ostende | 127.372 | |
| | Bruxelles à Gand | 34.171 | |
| | Alost à Lokeren | 24.546 | |
| | | | 242.834 |
| *Sud-Ouest.* | — Gand à Mouscron et à Tournai | 77.857 | |
| | Tournai à Blandin | 6.637 | |
| | Id. à Jurbise | 47.506 | |
| | Hal à Ath (*longueur moyenne exploitée en* 1866) | 34.641 | |
| | Ath à Denderleeuw | 49.566 | |
| | | | 216.207 |
| *Est.* | — Malines à la frontière de Prusse | | 134.864 |
| *Midi.* | — Bruxelles (nord) à la frontière française par Mons et Quiévrain | 83.453 | |
| | Braine-le-Comte à Namur | 79.781 | |
| | Mons à Manage | 32.745 | |
| | | | 195.979 |
| | Longueur moyenne totale exploitée en 1866 | | 789.884 |
| | Id. id. 1865 | | 749.159 |
| | Différence en plus pour 1866 | | 40.725 |

Les 40.725 mètres font partie de la ligne Sud-Ouest; les trois autres lignes ont, en 1866, la même longueur qu'en 1865.

| **Année 1867.** | LONGUEUR EXPLOITÉE Totale. Mètres. | Moyenne. Mètres. |
|---|---|---|
| La longueur totale du réseau exploité au 1er janvier 1867 était de . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 793.033 | 793.033 |
| Section de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, ouverte au service des voyageurs et des marchandises, le 13 janvier 1867. | 29.058 | 28.103 |
| Ligne de Braine-le-Comte à Melle (Gand), ouverte aux mêmes services, le 29 janvier 1867 . . . . . . . . . . . | 58.171 | 53.708 |
| Exploitation au 1er janvier 1868 . . . . | 880.262 | 874.844 |
| Id. id. 1867 . . . . | 793.033 | 789.884 |
| Différences en plus pour 1867. . . . . | 87.229 | 84.960 |

## Noms des stations par circonscription de service et distances entre elles, par rails en mètres (1866).

### LIGNE NORD-OUEST.

**Bruxelles** (Nord) à : Schaerbeek, 3,104 mètres ; Haeren, 6,902 ; Vilvorde, 9,642 ; Eppeghem, 13,509 ; Weerde, 15,432 ; **Malines**, 20,365 ; Wavre-Sainte-Catherine, 26,265 ; Duffel, 28,672 ; Contich, 33,600 ; Vieux-Dieu, 37,869 ; Berchem (Anvers), 41,643 ; **Anvers** (Bassin et entrepôt), 43,738 mètres. — Contich à Lierre, 6,246 mètres. — Sortie de l'Allée-Verte (embranchement), 1,187 mètres. — **Malines** à : Hombeek, 2,944 mètres ; Capelle-au-bois, 8,473 ; Londerzeel, 13,088 ; Malderen, 18,034 ; Buggenhout, 19,948 ; Baesrode, 23,455 ; **Termonde** (station), 26,926 ; Termonde (entrepôt) 28,376 ; Audeghem, 29,768 ; Schoonaerde, 33,706 ; Wichelen, 36,627 ; Schellebelle, 39,888 ; Wetteren, 42,760 ; Quatrecht, 46,579 ; Melle, 49,255 ; **Gand** (station), 56,308 ; Gand (entrepôt ou bassin), 58,905 ; Tronchiennes, 64,086 ; Landeghem, 69,940 ; Hansbecke, 72,902 ; Aeltre, 79,492 ; Bloemendael, 88,659 ; Oostcamp, 94,491 ; **Bruges** (station), 100,926 ; Bruges (bassin), 103,601 ; Jabbeke, 110,316 ; Ettelghem, ......... ; Plasschendael, 116,491 ; **Ostende**, 123,048 mètres. — **Bruxelles** (Nord) à : Laeken, 2,675 mètres ; Jette, 4,669 ; Berchem-Sainte-Agathe, 7,781 ; Dilbeek, 11,125 ; Bodeghem-Saint-Martin, 13,920 ; Ternath, 16,926 ; Denderleeuw, 23,904 ; Erembodegem, 27,401, **Alost**, 30,366 ; Lede, 35,239 ; Schellebelle, 40,881 mètres. — **Alost** à : Gyseghem, 5,498 mètres ; Audeghem, 8,963 ; **Termonde** (station), 11,805 ; Zele, 19,903, **Lokeren**, 26,199 mètres.

### LIGNE SUD-OUEST.

**Gand** (station) à : Saint-Denis-Westrem, 7,009 mètres ; La Pinte, 9,024 ; Deurle, 12,129 ; Deynze, 17,379 ; Machelen, 21,330 ; Olsène, 24,349 ; Waereghem, 29,696 ; Haerlebeke, 38,458 ; **Courtrai**, 43,726 ; **Mouscron**, 55,829 ; Néchin, 65,713 ; Templeuve, 68,718 ; **Tournai**, 74,955 mètres. — **Tournai** à : Blandain, 7,213 mètres. — **Tournai** à : Havinnes, 9,055 mètres ; Bary-Maulde, 14,597 ; Leuze, 20,241 ; Ligne, 26,918 ; **Ath**, 32,162 ; Maffles, 34,410 ; Chièvres-Attres, 37,207 ; Brugelette, 38,807 ; Lens, 44,154 ; **Jurbise**, 47,777 mètres. — **Hal** à : Saintes, 7,154 mètres ; Petit-Enghien, 12,804 ; **Enghien**, 15,439 ; Bassilly, 24,221 ; Ghislenghien, 28,956 ; **Ath**, 38,397 mètres. — **Ath** à : Rebaix, 4,480 mètres ; Papignies, 8,020 ; **Lessines**, 11,100 ; Acren, 15,459 ; **Grammont**, 18,207 ; Schendelbeke, 21,997 ; Ideghem, 23.657 ; Santbergen, 26,377 ; **Ninove**, 32,404 ; Denderleeuw, 39,587 mètres.

LIGNE DE L'EST.

**Malines** à : Boortmeerbeek, 7,628 mètres; Haecht, 10,894; Wespelaer, 12,933; Wygmael, 18,856; **Louvain** (station), 23,580; Corbeek-Loo, 28,454; Vertryck, 34,270; **Tirlemont**, 41,672; Esemael, 48,055; **Landen**, 54,910; Gingelom, 58,256; Rosoux-Goyer, 63,245; Waremme, 68,716; Rémicourt, 73,910; Fexhe, 79,800; Bierset-Awans, 84,188; **Ans**, 87,730; Haut-Pré, 91,184; **Liége** (station), 93,588; Liége (Meuse), 94,731; Chênée, 97,563; Chaudfontaine, 101,090; Le Trooz-Aval, 104,678; Nessonvaux, 109,025; Pépinster, 114,123; Ensival, 117,061; **Verviers**, 118,726; Dolhain, 126,484; Welkenraede (frontière de Prusse), 132,985; Herbesthal (Prusse), 133,117 mètres.

LIGNE DU MIDI.

**Bruxelles** (Nord) à **Bruxelles** (Midi), 3,472 mètres. — **Bruxelles** (Midi) à : Forest, 4,395 mètres; Ruysbroek, 6,691; Loth, 9,835; Buysingen, 11,851; Hal, 14,326; Lembecq, 16,683; Tubise, 19,442; Hennuyères, 24,430; **Braine-le-Comte**, 30,265; Soignies, 36,488; Neufvilles, 41,847; Jurbise, 49,304; Ghlin, 55,219; **Mons** (station et bassin), 61,016; Jemmapes, 65,425; Quaregnon, 67,267; Saint-Ghislain, 70,076; Boussu, 71,825; Thulin, 75,694; **Quiévrain**, 80,173 mètres. — **Braine-le-Comte** à : Écaussines, 5,870 mètres; Marche-lez-Écaussines, 8,060; Familleroux, 11,942; **Manage**, 14,274; Godarville, 18,560; Gouy-lez-Piéton, 21,511; Pont-à-Celles, 24,583; Luttre, 27,071; Courcelles-Nord, 29,401; Gosselies-Courcelles, 32,349; Roux, 34,709; Marchiennes, 38,060; **Charleroi**, 41,353; Couillet, 44,891; Châtelineau, 48,217; Le Campinaire, 50,551; Farciennes, 51,514; Tamines, 56,216; Auvelais, 58,700; Moustier, 63,558; Floreffe, 69,333; Flawinne, 73,115; **Namur** (station), 78,025; Namur (Meuse), 79,508 mètres. — **Mons** à : Nimy, 2,336 mètres; Obourg, 6,195; Havré-Ville, 9,830; Braquegnies, 14,673; Bois-du-Luc, 16,215; La Paix, 17,373; Houssu, 21,130; Haine-Saint-Pierre, 21,756; Mariemont, 24,160; L'Olive-l'Étoile, 25,112; Bascoup, 26,718 mètres. — Bois-du-Luc à : La Louvière, 2,958 mètres; La Croyère, 5,735; **Manage**, 8,486 mètres.

---

## Sommaire des lois,

ET DES ARRÊTÉS ROYAUX ET MINISTÉRIELS SE RAPPORTANT AUX

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT

ET AUX CHEMINS DE FER CONCÉDÉS EN GÉNÉRAL.

(Suite du premier *Annuaire*, pages 64 à 97.)

---

**Adjudication publique de la concession du droit d'afficher des annonces dans les stations du chemin de fer de l'État (1).**

1866. Avis du ministère, *Mon*. 14 janv. (jusqu'au 31 déc. 1869.)

**Crédits spéciaux et complémentaires de 10,000,000 francs ouverts au Département des travaux publics, pour les chemins de fer de l'État.**

Loi 15 fév., *Mon*. 22 fév.

1° A concurrence de 9,000,000 francs à l'extension du matériel de traction et des transports.

(1) Soumission acceptée à raison de 4.05 fr. par mois et par mètre carré.

Et 2° à concurrence de 1,000,000 francs au renouvellement extraordinaire du matériel des transports.

Ce dernier crédit formera le chapitre X, art. 89 du budget pour l'exercice 1865.

**Agrandissement de la station de Gingelom et aménagements de ses abords.**

1866. A. R. 28 fév., *Mon*. 3 mars.

**Agrandissement de la station de Chênée.**

A. R. 8 mars, *Mon*. 11 mars.

**Les cautionnements des comptables et des autres agents de l'État (1) peuvent être fournis en fonds publics nationaux.**

A. R. 10 mars, *Mon*. 13 mars.

**Loi interprétative des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer.**

A. R. 11 mars, *Mon*. 15 mars.

ARTICLE UNIQUE. Les dispositions des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 (2), en vertu desquelles le gouvernement peut établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer et déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions à ces règlements, sont applicables tant aux chemins de fer de l'État qu'aux *chemins de fer concédés*.

**Modifications à la loi du 10 avril 1841, sur les chemins vicinaux (3).**

Loi 19 mars, *Mon*. 21 mars.

**Modifications au tarif des voyageurs.** (Voir page 24.)

A. M. 20 mars, *Mon*. 21 mars. (A dater du 1er mai.)

**Le service de surveillance des travaux d'entretien de la voie et des constructions des chemins de fer concédés est placé dans les attributions des ingénieurs des ponts et chaussées.**

A. R. 25 mars, *Mon*. 28 mars.

**Budget du ministère des travaux publics fixé à 22,795,750 francs pour l'exercice 1866.**

Loi 26 mars, *Mon*. 30 mars.

Des traitements ou indemnités pour le personnel, ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

**Publication officielle d'une nouvelle édition du Tarif des douanes.**

A. R. 30 mars, *Mon*. 28 avril. (A dater du 1er juin.)

(1) *Voir* page 74 du premier *Annuaire*.
(2) Id. 2 id.
(3) Id. 26 id

**Agrandissement des stations d'Ensival et d'Ans.**

1866. A. R. 1er avril, *Mon*. 4 avril.

**Établissement de la nouvelle station de Ghlin (1), entre Jurbise et Mons.**

1866. Avis du ministère, *Mon*. 4 avril. (Depuis le 1er avril.)

**Facilités nouvelles accordées au dépôt et à la délivrance des envois d'argent qui s'opèrent par la poste, en Belgique.** (Voir page 96 du pr. *Ann.*)

Avis du ministère, *Mon*. 4 avril.

La poste reçoit, moyennant un droit de 10 centimes par 10 francs, le dépôt de toutes les sommes que l'on désire expédier à l'intérieur du royaume.

Jusqu'à concurrence de 300 francs, les versements peuvent être effectués, *sans déplacement pour l'expéditeur et sans augmentation de frais,* entre les mains des facteurs des postes en tournée.

Les sommes versées sont converties en un mandat que l'expéditeur est tenu de faire parvenir à destination.

Les mandats, autres que ceux au porteur, dont on voudrait accélérer le payement, peuvent être transmis par voie *télégraphique,* moyennant une taxe supplémentaire de 1 franc pour le télégramme.

Les mandats télégraphiques ne peuvent être délivrés qu'à l'intervention d'un bureau de poste, où les fonds doivent avoir été versés au préalable, *par les soins de l'expéditeur*.

L'import des mandats télégraphiques est limité à 1,000 francs.

**Aménagement définitif de la station de Rémicourt, entre Waremme et Fexhe.**

A. R. 7 avril, *Mon*. 13 avril.

**Trains express composés de voitures des trois classes.**

Avis du ministère, *Mon*. 21 avril. (A dater du 1er mai.)

**Aménagement définitif de la station de Schoonaerde, entre Audeghem et Wichelen.**

A. R. 23 avril, *Mon*. 26 avril.

**Application du nouveau tarif des voyageurs du 1er mai 1866.** (Voir page 25.)

Avis du ministère, *Mon*. 25 avril.

**Établissement de la nouvelle station de Quatrecht (2) entre Wetteren et Melle.**

Avis du ministère, *Mon*. 25 avril. (A dater du 1er mai.)

**Modifications apportées aux dispositions de l'A. R. du 28 sept. 1865, concernant la détermination des tenues de service et cérémonie. — Formation d'un fonds de masse d'habillement des employés inférieurs, sur les crédits budgétaires.**

A. R. 1er mai, *Rec. adm.*, n° 757.

(1) Cette station a été créée par A. R. du 16 août 1865.
(2) Id. id. 8 avril 1866.

**Agrandissement de la station de Châtelineau.** (Voir A. R. 15 déc.)

1866. A. R. 2 mai, *Mon.* 4 mai.

**Émission de timbres-poste de la valeur d'un centime** (1).

A. M. 9 mai, *Mon.* 11 et 12 mai. (A dater du 1er juin.)

En vertu de l'A. R. du 25 sept. 1865. (Voir page 96 du pr. *Ann.*)

**Prorogation jusqu'au 1er juillet 1869 de l'art. 1er de la loi du 12 avril 1835, concernant les péages des chemins de fer de l'État** (2).

Loi 11 mai, *Mon.* 18 mai.

**Établissement d'un embranchement vers l'embarcadère des bateaux à vapeur à Ostende et agrandissement de la station d'Ostende** (3).

A. R. 21 mai, *Mon.* 23 mai. Loi 8 juillet 1865.

**Établissement de la nouvelle station de Saint-Denis-Westrem, entre Gand et la Pinte** (4).

Avis du ministère, *Mon.* 23 mai. (A dater du 1er juin.)

**Réciprocité internationale en matière de sociétés anonymes, entre la Belgique et les Pays-Bas.**

A. R. 25 mai, *Mon.* 6 juin. Loi 14 mars 1855 (5).

**Remise des télégrammes à domicile et abonnement alloué aux percepteurs et distributeurs.**

A. M. 25 mai, *Rec. adm.*, n° 750.

Les bureaux télégraphiques situés hors des stations de chemins de fer et n'ayant pas de porteurs spéciaux rétribués par l'administration, recevront, à titre d'abonnement, dix centimes par télégramme, ne comportant pas de frais d'exprès, pour en assurer régulièrement le port à domicile dans les limites de la localité à desservir.

**Établissement d'une station commerciale à Anvers.**

A. R. 31 mai 1866, *Mon.* 2 juin. Loi 8 juillet 1865.

**Modifications et extensions apportées au cadre organique du personnel de l'administration.**

A. R. 5 juin et 28 juin, *Mon.* 31 juillet.

**Aménagement définitif de la station de Familleureux, près de Manage.**

A. R. 18 juin, *Mon.* 23 juin.

**Réciprocité internationale en matière de sociétés anonymes entre la Belgique et l'Autriche.**

A. R. 25 juin, *Mon.* 27 juin. Loi 14 mars 1855 (5).

(1) Des timbres de deux centimes ont été émis à dater du 1er mars 1867. (A. M. 16 févr. 1867.)

(2) *Voir* page 8 du premier *Annuaire*.

(3) Des A. R. des 6 août 1866, *Mon.* 8 août 1866, et 26 janv. 1867, *Mon.* 29 janv. approuvent des expropriations d'emprises de terrains nécessaires à la construction : 1° d'un quai en maçonnerie au port d'Ostende pour le service des bateaux à vapeur, et 2° d'un pont-barrage sur lequel doit passer l'embranchement.

(4) Cette station a été créée par A. R. du 18 mai 1866.

(5) *Voir* page 25 du premier *Annuaire*.

**Création de quatre bureaux de 4^me classe.**

1866. A. R. 4 juillet, *Mon.* 27 sept. (A dater du 1er août.)

1° A Liége (Place Saint-Lambert); 2° à Anvers (Place Verte); 3° à Gand (Palais de justice); 4° à Bruges (Bassin).

**Agrandissement de la station de Grammont (1).**

A. R. 12 juillet, *Mon.* 14 juillet.

Cet agrandissement est nécessité notamment par l'entrée, dans cette station, du railway concédé de Braine-le-Comte à Gand.

**Création du bureau de Bierset de 5me classe, entre Fexhe et Ans.**
(Voir 25 mars 1867.)

A. R. 27 juillet, *Mon.* 9 août. (A dater du 1er sept.)

**Établissement d'un chemin de fer destiné à relier les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles (2).**

A. R. 18 août, *Mon.* 21 août.

Construction de deux courbes : 1° entre la ligne de Dendre et Waes et la ligne du Nord vers Malines, et 2° entre celle-ci et l'embranchement du Luxembourg.

**Agrandissement de la station de Pépinster.**

A. R. 24 août, *Mon.* 26 août.

**Modifications au cadre organique du personnel attaché au secrétariat général du Ministère des travaux publics.** (Voir A. R. du 30 mars 1867.)

A. R. 30 août, *Mon.* 18 oct.

**Fixation du cadre des commis à la direction générale des ponts et chaussées et des mines, à l'administration centrale du Département des travaux publics.**

A. R. 30 août, *Mon.* 1er nov.

**Conditions réglementaires du tarif international franco-belge avec les lignes de la Compagnie de l'Est, pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et animaux.**

A. M. 10 sept., *Mon.* 23 sept. (A dater du 15 sept.)

**Publication d'une édition, en langue flamande, du livret réglementaire et des tarifs pour le transport des marchandises, finances, etc., du service intérieur.**

Avis du ministère, *Mon.* 18 sept.

(1) Des A. R. des 22 janv. et 2 août, *Mon.* 24 janv. et 6 août 1867, complètent cet agrandissement, en autorisant le détournement de deux chemins qui traversent la station.

(2) Des A. R. des 25 nov. 1866 et 15 nov. 1867, *Mon.* 25 nov. 1866 et 19 nov. 1867, 31 déc. 1866, *Mon.* 6 janv. 1867 et 1er janv. 1867, *Mon.* 9 janv. approuvent, pour l'établissement de ce railway, des expropriations d'emprises à effectuer dans les communes : 1° de Laeken; 2° de Molenbeek-Saint-Jean, Jette-Saint-Pierre et Koekelberg; 3° d'Anderlecht, Saint-Gilles et Forest. Un A. R. du 11 déc. 1867, *Mon.* 14 déc., autorise l'expropriation d'emprises dans la commune de Schaerbeek.

**Agrandissement de la station de Schaerbeek.**

1866. A. R. 23 sept., *Mon.* 28 sept.

Cet agrandissement est devenu indispensable par suite de la jonction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain à la ligne du Nord et pour suppléer à l'insuffisance de la station de Bruxelles-Nord.

**Création d'une station de chemin de fer dans la commune de Melrelbeke.**

A. R. 30 sept., *Mon.* 9 oct.

Cette station sera située entre Melle et Gand sur le chemin de fer de ceinture de Gand, décrété par la loi du 8 juillet 1865.

**Remises de peines pour contraventions aux lois et règlements sur la police des chemins de fer exploités par des Compagnies particulières.**

A. R. 12 oct., *Mon.* 8 nov.

**Primes pour transmission et réception régulières des télégrammes. — Mode de liquidation.**

A. R. 30 oct. et A. M. 16 nov., *Rec. adm.*, n^os^ 769 et 770.

**Conditions réglementaires du tarif international belge-rhénan-allemand.**

A. M. 30 oct.. *Mon.* 7 nov. (A dater du 1^er^ nov.)

**Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers pendant l'année 1865.**

Rapport du 31 oct., *Mon.* 4 nov.

**Transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux effectués des stations de l'État vers celles des chemins de fer concédés ci-après désignés et réciproquement.**

Avis du ministère, *Mon.* 2 et 3 nov.

Ces transports sont taxés en raison de la distance totale du point de départ au point de destination, aux prix du barême du tarif intérieur de l'État, et d'après le tableau de classification des marchandises annexé au même tarif, savoir : Chemin de fer de la Flandre occidentale, — de Lichtervelde à Furnes, — de Hainaut et Flandres, — de Gand à Zelzaete, — de Fleurus à Landen, — de Namur à Liége, — de Charleroi à Erquelinnes, — de Namur à Givet, — de Gand à Bruges par Eecloo, — de Mons à Hautmont, — du Flénu, — de Manage à Wavre, — du Centre, — du Grand-Central belge, — Liégeois-Limbourgeois, — de Liége à Maestricht, — du Grand-Luxembourg.

Toutefois, en ce qui concerne cette dernière ligne, les marchandises des 2^e^, 3^e^ et 4^e^ classes du tarif n° 3 sont taxées d'après les prix d'un barême spécial.

Pour tous les services mixtes précités, la taxe minimum du tarif n° 2, service accéléré, est fixée à 50 centimes au lieu de 30 centimes.

**Création de cinq nouvelles stations. — Nom de la station de Mérent, près de Louvain, changé en Wygmael.**

1866. A. R. 15 nov., *Mon.* 12 déc.

1° Saventhem de 4e classe ; 2° Dieghem ; 3° Cortenbergh ; 4° Velthem-Beyssem et 5° Corbeek-Loo, ces quatre dernières sont de 5e classe. Ces stations sont situées sur le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain (1).

**Relations mixtes entre les stations de l'État et celles du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois étendues aux bureaux de la section de Hasselt à Achel.**

Avis du ministère, *Mon.* 15 nov.

Ces bureaux sont : Hasselt (canal), Wychmael, Zonhoven, Neerpelt, Helchteren, Achel (frontière hollandaise).

**Aménagement définitif de la station de Buysingen.**

A. R. 22 nov., *Mon.* 25 nov.

**Création de huit stations sur la ligne du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.**

A. R. 6 déc., *Rec. adm.*, n° 803.

1° Sotteghem de 4e classe ; 2° Landscauter ; 3° Moortzeele ; 4° Scheldewindeke ; 5° Baeldeghem ; 6° Lierde-Sainte-Marie ; 7° Gammerage et 8° Rebecq-Rognon : ces sept dernières sont de 5e classe.

**Tableau des agents de l'administration de l'État chargés de la police judiciaire jusqu'à l'expiration de 1867.** (Loi 15 avril 1843) (2).

A. R. 9 déc., *Mon.* 15 déc.

**Suppression de la réduction de 25 centimes par tonne, sur les prix des quatre classes du tarif n° 3, accordée aux transports effectués en abonnement de six mois.** (Voir page 60.)

A. M. 14 déc., *Mon.* 17 déc. (A dater du 6 janvier.)

Les conditions réglementaires des transports par abonnement restent en vigueur.

**Établissement d'un nouveau chemin d'accès à la station de Châtelineau et d'une voie spéciale pour l'entrée en cette gare des trains venant de Givet.** (Voir A. R. 2 mai.)

A. R. 15 déc., *Mon.* 18 déc.

**Agrandissement de la station de l'Allée verte, à Bruxelles.**

A. R. 19 déc., *Mon.* 21 déc. (Rapporté) (3).

(1) Ligne livrée à l'exploitation pour le service des marchandises le 17 déc. 1866, et pour celui des voyageurs le 13 janv. 1867.

(2) *Voir* page 21 du premier *Annuaire*.

(3) Un A. R. du 23 janv. 1867, *Mon.* 26 janv, approuve les expropriations d'emprises à Molenbeek-St-Jean pour cet agrandissement, et par un A. R. du 4 févr. 1868, *Mon.* 6 févr., les A. R. des 19 déc. 1866 et 23 janv. 1867 sont rapportés.

**Modifications aux tarifs. — Approbation du livret réglementaire (1) et des tableaux des distances d'application rectifiés par suite de l'ouverture de la ligne de Braine-le-Comte à Gand.**

1866. A. M. 29 déc., *Mon.* 2 janv. 1867. (A dater du 6 janv.)

**Règlement organique de la masse d'habillement et instruction complémentaire à ce règlement.**

A. M. 30 déc. et 15 juin 1867, *Rec. adm.*, nos 788 et 817.

**Établissement d'une voie d'évitement à la station de Chièvres-Attres.**

A. R. 30 déc., *Mon.* 1er janv. 1867.

**Marchandises de toute nature admises au transport direct entre la Belgique et la plupart des stations de l'Allemagne du Nord.**

1867. Avis du ministère, *Mon.* 12 janv.

Les expéditions ont lieu sans aucun intermédiaire.

Les principales destinations sont : Berlin, Brandebourg, Brunswick, Cassel, Cobourg, Eisenach, Erfürt, Essen, Gotha, Hambourg, Hanovre, Leipzig, Lubeck, Magdebourg, Potsdam, Weimar, etc.

**Versement des amendes et pénalités infligées au personnel, à la caisse des veuves et orphelins ou à la caisse de retraite et de secours des ouvriers.**

A. M. 12 janv., *Rec. adm.*, n° 784.

Quelques-unes de ces amendes avaient été comprises antérieurement dans les produits extraordinaires de l'exploitation.

**Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages.** (Voir page 26.)

A. M. 25 janv., *Mon.* 10 fév.

**Tableau du mouvement commercial de la Belgique avec les pays étrangers, pendant les années 1866, 1865 et 1864.** (Importations et exportations.)

Annexe au *Moniteur* du 5 février.

**Modifications apportées à l'art. 4 des statuts organiques de la caisse des veuves et orphelins, concernant la composition du Conseil de cette caisse, au Département des travaux publics.**

A. R. 11 fév., *Mon.* 22 fév.

**Relations mixtes entre l'État et cinq compagnies basées sur les modifications apportées aux conditions réglementaires du tarif intérieur du chemin de fer de l'État le 29 déc. 1866.**

A. M. 15 fév., *Mon.* 28 fév. (A dater du 20 fév.)

Les Compagnies qui ont admis ces modifications sont :

La Soc. an. d'exploitation et les Comp. Nord-belge, de la jonction de l'Est, de Gand à Bruges par Eecloo et du Centre.

(1) Les conditions réglementaires pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens sont mentionnées *in extenso* dans le premier *Annuaire*, pages 111 à 125. (Service intérieur à date du 6 janvier 1867.)

**Création de la station de 1re classe d'Anvers (bassins) et dénomination d'Anvers (Borgerhout) donnée à la station actuelle d'Anvers.**

1867. A. R. 28 fév., *Mon.* 9 mars. (A dater du 1er avril.)

**Suppression de la réduction de 50 centimes par tonne accordée aux transports de houille à l'importation et à l'exportation.**

A. M. 28 fév., *Mon.* 22 mars. (A partir du 15 mars.)

**Création de timbres-poste de 6 et de 8 centimes.**

A. R. 14 mars, *Mon.* 21 mars.

**Ouverture de la nouvelle station de Flawinne (1), entre Floreffe et Namur.**

Avis du ministère, *Mon.* 24 mars. (A dater du 1er avril.)

**Budget du ministère des travaux publics fixé à 38,416,875 francs pour l'exercice 1867.**

Loi 23 mars, *Mon.* 29 mars.

Des traitements ou indemnités pour le personnel ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

**Établissement d'une station de chemin de fer en les communes de Bierset et d'Awans.** (Sous le nom de Bierset-Awans). (Voir 27 juillet 1866.)

A. R. 25 mars, *Mon.* 27 mars. (A dater du 1er juin.)

**Modifications apportées aux cadres du secrétariat général du Ministère des travaux publics et de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.** (Voir A. R. du 30 août 1866.)

A. R. 30 mars, *Mon.* 4 avril.

**Distribution de billets spéciaux pour des voyages circulaires.**

Avis du ministère, *Mon.* 30 avril. (A dater du 1er mai.) (2)

Voyages : 1° de la Hollande et des bords du Rhin ; 2° en Belgique, en Hollande et sur les bords du Rhin ; 3° pour visiter la Belgique, le grand duché de Luxembourg et les bords du Rhin ; 4° en Hollande ; 5° en Belgique, pour visiter le pays de Waes, les Flandres et le Hainaut ; et 6° dit des bords de la Meuse.

Les billets des trois premiers voyages sont valables pour un mois et ceux des trois derniers pour quinze jours.

**Modification aux transports des marchandises par express.** (Tarif n° 1.)

A. M. 11 avril, *Rec. adm.*, nos 804 et 805. (A dater du 1er mai.)

Les tarifs pour ces transports, au lieu d'être les mêmes pour toutes les distances, varieront avec les distances.

Les prix du tarif n° 2 sont mis en harmonie avec ceux du tarif n° 1 et modifiés d'une manière analogue. (Voir pages 57 et 58.)

(1) Cette station a été créée par A. R. du 6 déc. 1866.

(2) Les billets pour ces mêmes voyages circulaires n'ont été distribués, en 1866, qu'à partir du 1er juin.

**Reconstitution du Conseil d'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.** (Voir page 59 et 93 du prem. *Ann.*)

1867. A. R. 15 avril, *Rec. adm.*, nos 807 et 808.

Ce conseil a la mission supérieure d'assurer l'unité administrative et de principe. Il est présidé par le Ministre et composé du secrétaire général du département, du directeur général et des inspecteurs généraux de l'administration. (Voir page 73.)

**Cahier des charges relatif à la concession du chemin de fer de Bruxelles à Luttre, mis à disposition du public** (1).

Avis du ministère, *Mon.* 5 juin. (A partir du 8 juin.)

**Création de la station de 5e classe de Baesrode entre Termonde et Buggenhout** (2).

A. R. 27 juin, *Mon.* 12 juillet. (A dater du 1er juillet.)

**Expropriations d'emprises pour transférer la station de Charleroi et l'établir sur le territoire de la commune de Marcinelle.**

A. R. 3 juillet, *Mon.* 1er août.

**Convention postale entre la Belgique et le Grand-duché de Luxembourg.**

Conv. 22 mai ratifiée le 22 juin, *Mon.* 13 juillet. (A dater du 1er août.)

**La station d'Angleur rangée dans la 5e classe est élevée à la 4e classe.**

A. R. 17 juillet, *Mon.* 31 juillet.

**Expropriation d'emprises dans les communes de Tournai et de Warchin pour y transférer la station de Tournai.**

A. R. 24 août, *Mon.* 27 août 1867.

**Modifications aux tarifs des marchandises du tarif 3.**

A. M. 19 sept., *Mon.* 21 sept. (A dater du 1er oct.)

Le Ministre des travaux publics, considérant qu'il est nécessaire de mettre les minima des taxes du tarif 3 et des tarifs spéciaux d'exportation mieux en rapport avec le tonnage du matériel de transport, d'améliorer, en vue du même résultat, les dispositions relatives aux abonnements et de modifier les prix de transport des colis vides en retour : Arrête : (Voir les art. 17, 18, 21 et 52 du service intérieur de l'État, pages 34, 35, 36 et 42).

(1) Un A. M. du 25 sept., *Mon.* 26 sept. et 5 oct., fait connaître qu'en vue de diminuer les charges de la concession projetée du chemin de fer de Bruxelles à Luttre, faisant partie de la ligne directe de Bruxelles à Charleroi, de notables réductions ont été apportées aux projets qui ont servi de base à la rédaction de ce cahier des charges. Le 16 déc. 1867, la concession de ce chemin a été mise en adjudication, mais aucun soumissionnaire ne s'est présenté.

(2) Un avis du ministère au *Mon.* du 26 juin annonce l'ouverture de la station pour le 1er juillet suivant et un A. R. du 11 oct., *Mon.* 13 oct., autorise des emprises dans les communes de Lebbeke et de Saint-Gilles pour l'établissement d'une voie d'évitement à la station de Baesrode.

**Approbation du tarif belge-allemand-russe pour les transports directs de marchandises à grande et petite vitesse. — Conditions réglementaires.**

1867. A. M. 30 oct., *Mon.* 17 nov. (A dater du 1er nov.)

**Approbation du tarif international belge-rhénan et belge-rhénan-prussien. — Conditions réglementaires.**

A. M. 31 oct., *Mon.* 14 nov. (A dater du 1er nov.)

**Création à Hérent (Brabant) d'un bureau de 5e classe entre Velthem et Louvain.**

A. R. 25 nov., *Mon.* 7 déc. (A dater du 1er déc.)

**Règlement de la commission de réception du matériel et des approvisionnements à Malines.**

A. M. 29 nov., *Rec. adm.*, n° 830.

**Création à Marcinelle d'un bureau de 5e classe.**

A. R. 12 déc., *Mon.* 17 déc. (A dater du 1er janv. 1868.)

La station de Marcinelle du chemin de fer du Grand-Central belge, située entre Marchiennes et Charleroi, est rendue commune à l'État et à la Compagnie.

**Convention conclue à La Haye, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour la jonction de quatre chemins de fer.**

Conv. du 9 nov. ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

Les deux gouvernements déclarent qu'ils ont, chacun sur son territoire, accordé la concession des chemins de fer;

1° De Saint-Nicolas par Hulst, Axel et Sluiskil à Neuzen ;

2° De Gand par Zelzaete et Sas de Gand à Sluiskil;

3° De Hasselt par le camp de Beverloo, Achel et Valkenswaard à Eindhoven ;

4° De Turnhout par Bar-le-Nassau à Tilbourg.

La concession de ces chemins de fer a été accordée à l'effet de relier la ville et le port de Neuzen avec les chemins de fer de la Belgique dans les stations de Gand et de Saint-Nicolas, et de relier les chemins de fer de la Belgique avec ceux de l'État Néerlandais dans les stations d'Eindhoven et de Tilbourg.

A Saint-Nicolas, à Gand, à Hasselt, à Turnhout, à Eindhoven et à Tilbourg, ces chemins de fer seront raccordés à ceux existants, de manière que les locomotives, les voitures et les waggons des deux pays puissent circuler sans entraves sur les différentes lignes.

A Neuzen, le chemin de fer sera relié avec le port extérieur de manière que les marchandises puissent être transbordées directement des navires sur les waggons et réciproquement, et à Sluiskil, le chemin de fer se dirigeant vers Gand sera raccordé avec celui de Saint-Nicolas à Neuzen.

## Résumé succinct du compte rendu des opérations

### du chemin de fer de l'État pendant l'année 1866.

—

*Tarifs des voyageurs et bagages.* — Le principe de la diminution des taxes en raison de l'allongement des parcours, appliqué au transport des marchandises, a été étendu au transport des voyageurs, à dater du 1er mai 1866 (*voir* pages 24 et 62). Ce système ayant produit des résultats inattendus, aussi bien sous le rapport du développement du mouvement que sous le rapport de l'accroissement de la recette des marchandises, l'administration a supposé que des modifications analogues devaient être adoptées pour le tarif des voyageurs en service intérieur (1).

Quel a été le résultat de cette dernière mesure?

Le nombre des voyageurs transportés en 1865 avait dépassé de 1,256,000 le nombre de ceux transportés en 1864. En 1866, malgré la réforme des tarifs, l'augmentation n'a été que de 959,000 (dont 824,000 de 3e classe) par rapport à 1865. Cette anomalie s'explique, en grande partie, par trois causes : la guerre d'Allemagne, l'épidémie cholérique et le temps continuellement pluvieux de mai en octobre, c'est-à-dire pendant la saison des voyages.

La recette des voyageurs a naturellement subi la même fâcheuse influence qui s'est ajoutée, en outre, à l'abaissement des taxes; elle a diminué de 1,622,000 francs pour les huit derniers mois de l'année, c'est-à-dire pour la période pendant laquelle les nouveaux tarifs ont été mis en vigueur; cette diminution est seulement de 1,254,000 francs sur la recette de l'année entière comparée à celle de l'année 1865.

Comment et d'après quels principes a-t-on procédé à la réforme?

On a fait un dépouillement des 8,450,000 voyageurs (transports ordinaires en 1864) (2) : 7,928,000 du service intérieur et 522,000 des services mixtes, pour se rendre compte de leur répartition et de la longueur réelle des trajets fournis.

Il fut reconnu que, sur le mouvement total, les parcours dépassant 75 kilomètres représentaient 3.81 p. c.; de 36 à 75 kilom. 18.64 p. c.; et de 1 à 35 kilom. 77.55 p. c.; ainsi, sur le nombre total des voyageurs il n'y en avait que 22.45 p. c. allant au delà de 35 kilomètres.

Cette situation était sensiblement la même que celle qui avait été constatée pour les marchandises, lorsque l'on élaborait la réforme du tarif de cette espèce de transports.

Tout concourait ainsi à engager à adopter pour base le principe de la

(1) Les réductions de taxes ne s'étendent pas aux transports des services internationaux, services pour lesquels les anciens prix ont été maintenus.

(2) C'est-à-dire non compris : les militaires, les enfants, les voyages faits à prix réduit avec des billets aller et retour et les voyages de plaisir (dits circulaires), les services internationaux et ceux du transit.

diminution des taxes kilométriques suivant la distance parcourue par les voyageurs.

Transitoirement, les anciens prix ont été maintenus pour tous les trajets au-dessous de 35 kilomètres, le kilomètre continuant temporairement à former l'unité de distance; pour les parcours compris entre 36 et 75 kilomètres, on a adopté des prix intermédiaires entre les anciens prix et ceux qui résulteraient de l'application des nouvelles taxes qui n'ont été substituées aux anciennes, que pour les trajets au delà de 75 kilomètres.

La guerre, le choléra et les pluies continuelles ont en grande partie produit la diminution du mouvement et des recettes de 1866. En effet, les quatre mois de juin à septembre avaient fourni, en 1865, 540,490 voyageurs de plus qu'en 1864; l'augmentation a été seulement de 99.803 voyageurs de 1866 sur 1865 pour la même période de temps.

Un tarif *abaissé* ne peut être la cause de cette atonie ; d'ailleurs la recette des bagages, pour lesquels le tarif n'a subi aucune modification, présente, de juin à septembre 1865, une augmentation de 23.839 francs sur 1864, tandis que 1866 offre une diminution de 80.530 francs sur 1865; pour le mois d'août la recette a fléchi de 42 à 43 p. c.

La réforme du tarif des voyageurs n'étant pas la cause première de la dépression de la recette de 1866, essayons de fixer la part qui, dans cette dépression, doit être attribuée à l'abaissement des taxes.

La question ainsi posée doit être envisagée sous trois aspects : *mouvement, recette, dépense.*

Les recherches, quant au mouvement et à la recette, ont été concentrées sur le service intérieur pris tout à fait isolément depuis la mise en application des nouvelles taxes. (Mai à novembre 1866.)

*Mouvement.* — Accroissement : de 1.93 p. c. dans la zône sans réduction (1 à 35 kilom.); de 20.17 p. c. dans la zône à réduction provisoire (36 à 75 kilom.) et de 91.90 p. c. dans la zône à réduction définitive (76 kilom. et plus). Les trois zônes réunies donnent un accroissement de 7. 67 p. c. Le chiffre de 91.90 est un argument en faveur de la réforme au point de vue du mouvement des transports (1).

Il est à remarquer que l'accroissement de 91.90 p. c. serait réduit à 75.02 p. c. en admettant (ce qui est invraisemblable) que 31,930 voyageurs, ou la moitié du nombre de ceux qui ont manqué au service international de 1866 comparé à celui de 1865 (mai à novembre), se soient astreints à prendre un nouveau billet à la frontière et à faire peser de nouveau et réinscrire leurs bagages, en s'exposant ainsi à manquer le

(1) Toutefois il ne faudrait pas attribuer à cet argument une valeur exagérée, car si le nombre des voyageurs a presque doublé dans la troisième zône, il ne constitue encore, cependant, que moins de 6 p. c. du nombre total des voyageurs.

Si l'on compare le nombre des voyageurs ayant parcouru chacune des trois zônes en 1864, à celui des voyageurs dans ces trois mêmes zônes, pendant les mois de mai-novembre 1866, on constate que, relativement au nombre total des voyageurs transportés, le nombre de voyageurs ayant parcouru la première zône est resté sensiblement le même; qu'il a diminué de 1.77 p. c. dans la deuxième zône et qu'il a augmenté au contraire de 2.10 p. c. dans la troisième zône, pendant la période de mai-novembre 1866.

train, le tout, dans le but de profiter de la réduction des taxes consenties seulement en faveur des voyageurs du service intérieur.

*Recette effective.* — Elle a diminué de 131,611 francs en 1866 par rapport à 1865 (mai à novembre) savoir, diminution : de 1.63 p. c. dans la zône sans réduction ; de 3.10 p. c. dans la zône à réduction provisoire et de 2.10 p. c. dans la zône à réduction définitive. Les trois zônes réunies donnent une diminution de 2.25 p. c.

L'accroissement proportionnel de mouvement constaté dans la première zône (1.93 p. c.) répond à une diminution proportionnelle de recette (1.63 p. c.) ce qui prouve que les parcours ont été moins longs. La progression du mouvement, et par là les recettes ont donc été paralysées par les événements désastreux de 1866; la diminution du produit des bagages, appartenant ordinairement aux voyageurs à longs parcours, vient encore à l'appui de cette assertion.

Les suites funestes des trois fléaux signalés se font sentir dans les services internationaux et dans le transit aussi bien que dans le service intérieur, principalement pendant les mois de juin à septembre ; la situation est sensiblement meilleure pour mai, octobre et novembre.

D'après des calculs hypothétiques, la réforme des tarifs aurait coûté 448,000 fr. pour les sept mois compris entre le 1er mai et le 30 novembre, et dans ses prévisions, l'administration évaluait la diminution de recette à 2,200,000 fr. pour l'année entière, d'où elle conclut que le succès était manifeste et complet.

La réforme ne portait pas exclusivement sur la réduction des taxes; cette réduction a été accompagnée de l'*adjonction de voitures de 3e classe à certains trains express,* ce qui a été favorable, à la fois, aux intérêts du public et à ceux de l'exploitation.

Les chiffres suivants permettront d'apprécier les résultats obtenus en 1866 comparés à ceux de 1865, pour ce qui concerne le mouvement et la recette du service intérieur (mai à novembre).

| | VOYAGEURS. — Nombre. | RECETTE. — Francs. |
|---|---|---|
| La 3e classe donne en plus en 1866 . . . . | 133,287 | 231,338 |
| La 2e id. id. id. . . . . | 22,163 | 14,065 |
| TOTAUX. | 155,450 | 245,403 |
| La 1re classe donne en moins en 1866 . . . | 8,040 | 121,626 |
| Différences en plus en 1866. | 147,410 | 123,777 |

Ou 105 p. c. du mouvement et 26 à 27 p. c. de la recette de 1865.

Les mois de juin à septembre ont encore été moins productifs que mai, octobre et novembre.

*Dépense.* — La réforme au point de vue de la dépense nouvelle qui devait ou pouvait en être la conséquence n'a pas été augmentée; aucun

train de voyageurs n'ayant été ajouté à ceux qui préexistaient, la place offerte étant suffisante pour le mouvement antérieur et pour l'accroissement à prévoir pendant un temps encore indéterminé.

Ces indications générales et les déductions qui en ont été tirées sont pleinement confirmées par les résultats déjà connus de l'année 1867, et tout permet de présager pour la réforme du tarif des voyageurs le succès que l'on s'est promis en la décrétant.

---

## OBSERVATIONS DE LA SECTION CENTRALE,

### chargée de l'examen du budget des travaux publics pour l'exercice 1868.

*Tarifs différentiels.* — Le principe de la tarification différentielle, c'est-à-dire de celle dont la base kilométrique diminue à mesure que la distance parcourue augmente, appliqué, en 1864, au transport des marchandises, n'a été que la *généralisation* de mesures prises depuis 1861 déjà, ainsi que la régularisation et l'extension, au profit du public en général, des avantages accordés à certains groupes d'expéditeurs, par des traités et des tarifs spéciaux.

Cette réforme qui a été éminemment propre au développement du trafic et des relations commerciales, ne pouvait être couronnée d'un égal succès dans son application au transport des voyageurs en 1866, soit à cause des événements contraires survenus cette année, soit à cause de l'exagération de la réforme.

Le transport des voyageurs ne peut être complétement assimilé à celui des marchandises ; si, par un abaissement considérable du tarif des marchandises, on provoque un accroissement incessant dans la consommation de toutes choses, il est difficile de se persuader qu'on puisse obtenir un résultat analogue pour le transport des voyageurs ; les voyages sont en effet motivés par des raisons de convenance, de plaisir et d'utilité qu'il est impossible de multiplier au delà de certaines proportions.

L'abaissement excessif des taxes appliqué aux longs parcours amènerait difficilement, dans le nombre des voyageurs, une augmentation qui compensât les sacrifices qu'il imposerait à l'exploitant.

Par contre, dans certains cas particuliers, d'ailleurs très-fréquents, des réductions locales, des diminutions décrétées en faveur de billets d'aller et de retour, des trains d'ouvriers, etc., etc., tout ce qui peut, en un mot, donner satisfaction aux besoins reconnus des populations groupées dans un rayon restreint, devraient être le complément de la tarification nouvelle.

La section centrale ne croit pas néanmoins devoir préjuger maintenant les résultats définitifs de la réforme actuelle du tarif des voyageurs et elle demande l'épreuve d'une année normale, ne pouvant baser des

appréciations exactes sur l'année 1866, à cause de ses calamités, et sur l'année 1867, à cause de l'Exposition de Paris.

Elle est partisan d'une basse tarification dans ses applications les plus générales, mais lorsqu'elle considère l'insuffisance des moyens dont l'État dispose pour achever les installations, la suspension de dépenses éminemment productives, l'ajournement d'améliorations qui doivent consolider le matériel, elle croit de son devoir de réclamer du chemin de fer un excédant sur le service de la dette en amortissement et en intérêts.

Enfin, il est encore un autre point de vue auquel la réforme doit être envisagée et qui ne pouvait échapper à l'examen de la section centrale ; c'est l'influence qu'exercerait un abaissement exagéré des tarifs sur le développement et même sur les conditions d'existence du réseau encore incomplet de nos chemins de fer.

L'État doit aider à l'achèvement de ce réseau, c'est-à-dire, étendre au plus grand nombre possible de contribuables les bienfaits de ces voies de communication rapides et économiques. Or, une dépression générale de la recette des chemins de fer devrait infailliblement avoir pour résultat de tarir les sources qui alimentaient le crédit de ces sortes d'entreprises, et de compromettre ainsi, pour longtemps, l'œuvre d'achèvement si désirable sous tous les rapports.

La solution du problème de la tarification différentielle, consiste à trouver la *raison* de la progression des prix suivant la distance, progression qui doit, pour être maintenue, amener un développement de trafic tel, que l'accroissement des transports compense la différence de recette nette de chaque unité, tout compte fait de la dépense additionnelle nouvelle.

La progression des dépenses ayant suivi une marche plus rapide encore que celle des recettes, des relèvements aux tarifs des marchandises ont été jugés nécessaires, pour satisfaire aux exigences du Trésor, et un arrêté ministériel du 2 janvier 1868 en modifie très-sensiblement, pour certaines catégories de marchandises, la classification et les prix précédemment établis (1).

La *raison* de la progression décroissante des prix, telle qu'elle a été calculée pour le transport des voyageurs est sensiblement trop élevée, d'après l'opinion de quelques-uns des membres de la section centrale ; ce genre de transport peut donc également être appelé à subir plus tard des relèvements.

En résumé, la section centrale est d'avis que les données fournies par les expériences tentées jusqu'à ce jour tendent à démontrer que les applications qui ont été faites de la taxe différentielle au transport des marchandises, ont produit, dans une large mesure, les résultats qu'on en

(1) *Voir* pages 57 à 64.

attendait; que l'expérimentation du même principe appliqué aux parcours des voyageurs n'étant point complète, il convient, avant de juger définitivement cette partie de la réforme, d'attendre les résultats d'un essai fait dans des conditions normales; quels que soient, d'ailleurs, les enseignements qui découleront de l'expérimentation définitive des nouveaux tarifs, l'État ne devra pas perdre de vue, pour le moment du moins, la règle qu'il s'est proposée d'abord : *Obtenir le produit* maximum *par le* maximum *de circulation*. C'est en restant fidèle à ce principe, qu'il conciliera les intérêts bien entendus de l'industrie et du commerce avec ceux du Trésor public, en même temps qu'il assurera les conditions d'existence et de développement de l'œuvre qu'il a si laborieusement et si glorieusement entreprise.

*Transports.* — Nous allons donner le mouvement et la récette brute (en francs), obtenus sur les lignes exploitées par l'État, pour les transports des voyageurs, des petits paquets et des grosses marchandises, pendant les neuf premiers mois de l'année 1867, avec les résultats comparatifs réalisés, pendant la même période, en 1865 et en 1866.

| | 1865. | 1866. | 1867. |
|---|---|---|---|
| *Voyageurs.* | — | — | — |
| Mouvement général (nombre) . . . . . . | 8,009,312 | 8,730,133 | 9,784,526 |
| Recette brute (part des Compagnies comprise). | 11,128,132 | 10,113,425 | 11,734,365 |
| Id. (part de l'État seulement). . . | 10,465,756 | 9,361,898 | 10,782,346 |
| *Petits paquets et petites marchandises.* | | | |
| Mouvement général (kilog.). . . . . . . | 76,017,200 | 84,063,125 | 96,652,947 |
| Recette brute (part des Compagnies comprise). | 1,940,627 | 1,865,960 | 2,103,853 |
| Id. (part de l'État seulement). . . | 1,804,417 | 1,731,140 | 1,940,389 |
| *Grosses marchandises.* | | | |
| Mouvement général (tonnes) . . . . . . | 4,292,895 | 4,715,373 | 4,767,050 |
| Recette brute (part des Compagnies comprise). | 13,571,241 | 14,225,759 | 14,405,386 |
| Id. (part de l'État seulement). . . | 12,605,318 | 12,966,940 | 13.058,296 |

Ces chiffres justifient la réserve que la section centrale a mise à juger les résultats de la réforme, en ce qui concerne le tarif des voyageurs : ils démontrent, en effet, que la recette brute de 1867 a dépassé celle de 1865 elle-même; on pourra objecter, il est vrai, que le réseau a reçu, de 1865 à 1867, une extension considérable, évaluée à 17.13 p. c. A cette objection, l'administration a répondu que l'ouverture des lignes nouvelles, celle de Tournai à Blandain, de Hal à Ath, de Bruxelles à Gand et de Louvain à Bruxelles, n'a pu avoir qu'une faible influence sur la recette. D'après elle, ces lignes forment de simples raccourcissements, et leur fréquentation propre, locale, est sans grande importance; leur ouverture aurait donc provoqué bien plus un simple déplacement qu'un véritable accroissement. Ce qui prouve combien cela est vrai, ajoute-t-elle, c'est

que la compagnie de Hal à Ath et de Tournai à Blandain a reçu seulement 157,398 fr. 97 c. pour sa part dans la recette des voyageurs en 1866.

Les dépenses de l'exploitation ont absorbé 57.29 p. c. de la recette brute en 1866 et seulement 51.09 en 1865. Cette augmentation de dépense est indépendante de la réforme du tarif des voyageurs, et ne devait pas se reproduire en 1867, attendu qu'elle provenait de faits actuellement accomplis et dont rien n'autorise à prévoir le renouvellement.

Ces considérations sont confirmées par les résultats, déjà connus, des opérations de l'exercice 1867, pour les neuf premiers mois de l'année.

*N. B.* Les renseignements statistiques et la situation financière des lignes exploitées par l'État se trouvent groupés à la fin de l'*Annuaire* dans des tableaux comparatifs des différentes exploitations des chemins de fer belges.

---

## CAHIER DES CHARGES DE 1866.

### ADJUDICATIONS POUR LE SERVICE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

---

*Matériel de la traction.* — Locomotive à marchandises à 58,500 fr. — Boîte à feu en cuivre rouge à fr. 297-10 les 100 kil. — Tôles porte-tubes en cuivre rouge battu à fr. 2-35 le kil. — Roues en fer battu pour locomotive mixte à 670 fr. la pièce. — Essieu droit pour locomotive à 525 fr. la pièce. — Essieux coudés à fr. 2-60 le kil. — Bandages cerclés sans soudure, en acier Bessemer, pour roues de locomotives et tenders à fr. 0-87 le kil. — Tuyaux en cuivre rouge pour locomotives à fr. 3-39 le kil. — Wagon à bagages à 7,500 fr. — Roues à plateau plein pour voitures à 152 fr. la pièce. — Essieux de voiture à 112 fr. — Ressort de suspension de fr. 0-60 à fr. 0-80 le kil. — Plaque tournante de 4m,30 à 2,500 fr. — Plaque tournante de 13m,50 à 9,938 fr.

*Voie.* — Rails en acier Bessemer, le tonneau, de fr. 368-90 à fr. 376-87 en février et seulement à raison de fr. 343-40 en décembre (chez John Cockerill à Seraing). — Éclisses à 191 fr. — Rails en fer, avec éclisses et boulons, le tonneau de fr. 168-80 à fr. 169-90. — Coussinets pour rails à deux bourrelets, le tonneau, de fr. 128-10 à fr. 129-70. — Chevilles, le tonneau, de fr. 227-80 à 229 fr. — Coins en bois de chêne, la pièce, de fr. 0-0785 à fr. 0-0828. — Billes en chêne, la pièce de fr. 5-47 à fr. 5-60. — Billes en sapin rouge, la pièce de fr. 3-22 à fr. 3-30. — Préparation à la créosote par bille en sapin, de fr. 0-78 à fr. 1-20.

---

# CHEMIN DE FER D'AIX-LA-CHAPELLE A MAESTRICHT-LANDEN.

**Exploité depuis le 1er août 1867 par le Grand-Central Belge.**

*(Voir page 202 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : { *Rue de la Loi, 72, à Bruxelles.* / *A Aix-la-Chapelle et à Maestricht.* }

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue Belliard, 88, à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL DE DIRECTION. | | |
|---|---|---|---|
| CLERMONT (W.-N.), | Consul de Belgique, | Président, | Maestricht. |
| SEYDLITZ (H.), | Propriétaire, | Membre, | Id. |
| FIELENS (J.), | Banquier, | Id. | Id. |
| VAN DER MAESEN DE SOMBREFF (P.), | Membre des États-Généraux, | Id. | Id. |
| BONHOMME (A.), | Négociant, | Id. | Id. |
| LAMBERTS (A.), | Propriétaire, | Président, | Aix-la-Chapelle. |
| HOUBEN (E.), | Avocat, | Membre, | Id. |
| VAN GÜLPEN (E.), | Fabricant de draps, | Id. | Id. |
| HASENCLEVER (F.-W.), | Docteur phil., | Id. | Id. |
| STOMMEL (A.), | Juge, | Id. | Borcette. |
| SOMMER (M.), | Directeur spécial, | | Aix-la-Chapelle et Maestricht. |

---

Exploitation de 93 kilomètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Aix-la-Chapelle** à : Simpelveld, 12 kilom.; Wylré, 19; Fauquemont, 25; Meerssen, 31; **Maestricht**, 36; Lanaeken, 42; Eygen-Bilsen, 47; Munster-Bilsen, 51; Beverst, 55; Diepenbeek, 59; **Hasselt**, 65; Alken, 71; Cortenbosch, 77; **Saint-Trond**, 83; Velm, 88; **Landen**, 93 kilom.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 17 juin 1867 et juin 1868.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

**Addition à l'art. 2 des statuts.**

1867. A. R. 22 juillet, acte 29 juin, *Mon.* 26 juillet, ass. gén. 17 juin.

Cette addition est ainsi conçue :

« L'usage et l'exploitation de ces chemins de fer, avec tous les droits et obligations qui y sont attachés, pourront être cédés à des tiers. »

**Traité conclu avec le Grand-Central belge pour l'exploitation des lignes de Hasselt à Aix-la-Chapelle et de Hasselt à Landen.**

A. R. 30 juillet, acte 13 juillet, *Mon.* 4 août. (A dater du 1er août 1867.)

Ce traité a été passé le 19/29 avril 1867, entre le comité mixte général

du Grand-Central Belge et la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht (1). Il ne comprend pas la houillère domaniale de Kerkraede.

**Emprunt autorisé de [illegible] thalers (3,375,000 fr.).**

1867. A. R. 7 nov., *Mon.* 14 nov., ass. gén. 17 juin.

La Société d'Aix-la-Chapelle a émis 2,556 oblig. de priorité de 225 thalers chacune (fr. 843-75) et 3,249 oblig. de priorité de 100 thalers chacune (375 fr.) rapportant un intérêt annuel de 5 p. c. payable par semestre avec amortissement, à commencer en 1868.

---

## Notice.

La Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a cédé à bail l'exploitation de ses lignes d'Aix-la-Chapelle à Hasselt et de Hasselt à Landen, au Grand-Central Belge depuis le 1er août 1867 (1); cette fusion des deux exploitations a été faite dans un intérêt commun.

La Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a profité, dès le début, des avantages du traité qui stipule qu'elle prélèvera, par préférence et annuellement, une somme de 650,000 francs sur les recettes brutes.

En cas d'insuffisance des recettes, la somme à parfaire par le Grand-Central sera récupérée, par cette administration, avec les intérêts calculés à raison de 6 p. c. l'an sur les produits revenant à la société d'Aix-la-Chapelle-Maestricht pendant les années suivantes, lorsque les produits bruts dépasseront 1,462,000 francs. Les intérêts seront comptés de la clôture des exercices sur lesquels ces insuffisances auront été recouvrées, les intérêts ayant été capitalisés par année.

Toutes ces conditions étant remplies, l'excédant des 1,462,000 fr. sera partagé dans les proportions de 45 p. c. à la Société d'Aix-la-Chapelle-Maestricht et 55 p. c. au Grand-Central Belge.

| | | |
|---|---|---|
| Les intérêts des obligations de priorité de la 1re émission de 6,750,000 fr., à 4 1/2 p. c., et ceux de la 2me émission de 3,750,000 fr., à 5 p. c. (2), s'élèvent à . . . . fr. | | 491,250 |
| L'amortissement de ces obligations prend une somme de . . . . . » | | 52,500 |
| TOTAL. . . fr. | | 543,750 |
| La somme garantie par le traité étant de. . . » | | 650,000 |
| Il reste disponible. . . fr. | | 106,250 |
| En ajoutant le produit éventuel des houillères et de l'embranchement de Kohlscheid, ci. . . . fr. | | 112,500 |
| On obtient une somme de. . . fr. | | 218,750 |
| qui sert à payer, savoir : | | |
| 1° Les intérêts des obligations de priorité de la 3me émission de 3,375,000 fr., à 5 p. c., ci . . . . fr. | 168,750 | |
| 2° L'amortissement de la 3me émission . . . . . » | 16,875 | |
| 3° Les frais d'administration. . . . . . . . . » | 13,125 | |
| | | 198,750 |
| Il reste encore. . . fr. | | 20,000 |

à partager éventuellement entre les actionnaires.

(1) *Voir* plus loin le sommaire d'arrêtés divers du Grand-Central Belge.

(2) *Voir* pages 203 et 610 du premier *Annuaire*.

# CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

**PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.**

*(Voir page 213 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue aux Choux*, 3bis, *à Bruxelles*.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Saint-Nicolas*.

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| OPPENHEIM (J.), | Banquier, | Président, | Bruxelles. |
| BOEYÉ (A) (1), | Propriétaire, | Administrateur, | Id. |
| DUBOIS D'AISSCHE (Cte), (1) | Représentant, | Id. | Edeghem. |
| EMDEN (S.), | Propriétaire, | Id. | Paris. |
| LAVALLÉE (H.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| BOSCKAERT (E.), | Négociant, | Commissaire, | Lokeren. |
| KOENIGSWARTER (A.), | Banquier, | Id. | Paris. |
| OPPENHEIM (P.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| VERWILGHEN-CORIS (S.), | Représentant, | Id. | Saint-Nicolas. |
| VILAIN XIIII (Victe Alf.). | Sénateur, | Id. | Basele. |
| LA BANQUE DE BELGIQUE, | | Banquier, | Bruxelles. |
| OPPENHEIM (J.), | | Id. | Id. |
| KOENIGSWARTER (L.-S.), | | Id. | Paris. |

| MM. | DIRECTION ET EXPLOITATION. | |
|---|---|---|
| FRISSE (Baron E.), | Directeur-Gérant et Ingénieur en chef, | Saint-Nicolas. |
| HENNEBERT (2), | Service central, commercial et mouvement, | Id. |
| VAN DEN BORRE, | Service de la voie. | Id. |
| RIVE (N.), | Service de la traction et du matériel, | Id. |

**Exploitation de 49,670 mètres dont 410 mètres de voie fluviale, à la fin des exercices 1866 et 1867.**

STATIONS. — **Anvers** à : Tête de Flandre, 1/2 kilom.; Zwyndrecht, 4; **Beveren**, 9; Nieuwkerke, 15; **Saint-Nicolas**, 19; Mille-Pommes, 25; **Lokeren**, 32; Beirvelde, 40; Loochristy, 42; **Gand**, 50 kilom.

**Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mars 1867 et 7 mars 1868.**

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

## Notice.

Pendant l'année 1866, aucun accident n'est survenu aux voyageurs et la traversée de l'Escaut devant Anvers n'a pas été interrompue.

Le mouvement et surtout la recette des voyageurs ont subi une grande

(1) Morts. Remplacement, dans la réunion du 7 mars 1868, par MM. Kœnigswarter et Vilain XIIII dont les successeurs, comme commissaires, sont MM. Boeyé (Ch.) et Janssens-Smits.

(2) Remplacé par M. Vormessin dit Woremser depuis le mois d'août 1867.

diminution, cela tient principalement à la modification apportée dans le tarif des voyageurs au chemin de fer de l'État, qui a fait une concurrence marquée pour les voyageurs de Gand à Anvers et vice-versâ, en abaissant les prix du trajet de 80 kilom. par Malines, au-dessous de ceux de la ligne directe de 50 kilom. d'Anvers à Gand.

Les prix différentiels, en faveur des parcours à grandes distances, enlèvent à la ligne concédée le passage de tous les voyageurs parcourant toute la ligne ; ainsi, par exemple, pour les voyageurs d'Anvers à Ostende, le trajet d'Anvers à Gand n'est compté, dans le prix total, que pour 1 fr. 50 c. en 1re classe, 1 fr. en 2me classe et 75 c. en 3me classe.

En 1867, deux accidents sont arrivés : le premier a causé la mort d'un garde excentrique, et le second a coûté la vie à un machiniste et à son chauffeur. Ces trois agents ont été en partie victimes de leur négligence dans l'observation des règlements.

Le service des bateaux à vapeur devant Anvers a été supprimé pendant quelque temps, pour les passages du soir, par suite du charriage des glaces.

Le nombre total de 505,590 voyageurs en 1867 n'avait pas encore été atteint ; celui des 1re et 2me classes a diminué, mais celui de la 3me classe a augmenté de 23.5 p. c.

Le produit moyen par voyageur, qui avait déjà sensiblement diminué en 1866, a continué à descendre jusqu'à un taux qui ne s'était pas présenté depuis 1849. (1.261 en 1865 ; 1.155 en 1866 et 1.094 en 1867.)

La cause principale de la dépression des recettes provient du maintien, sur les lignes de l'État, du tarif réduit inauguré le 1er mai 1866.

A partir du 1er avril, on a distribué tous les jours des billets aller et retour avec 25 p. c. de réduction sur le tarif ordinaire, pour les destinations d'Anvers-Gand et Gand-Anvers ; ces billets ont été distribués les dimanches et jours de fête pour toutes les destinations.

Le produit total du transport des marchandises est resté stationnaire en 1867.

Depuis 1856, la Compagnie a pourvu, par des prélèvements annuels sur le dividende, à toutes les dépenses d'amélioration, d'augmentation du matériel roulant, d'agrandissement des stations et des constructions nouvelles.

Son fonds de roulement étant représenté par ses approvisionnements, la Compagnie a décidé, en avril 1866, de le renforcer momentanément par la négociation de 250 obligations de 1,000 francs chacune à trois ans de date et portant 5 p. c. d'intérêt annuel.

Cette négociation est avantageuse aux intérêts de la Compagnie, en lui permettant de continuer à faire tous ses achats et payements au comptant, sans avoir jamais à stipuler des délais avec ses fournisseurs.

---

# CHEMIN DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM,

FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

(*Voir* page 226 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| STOCLET (A.), | Propriétaire, | Président, | Bruxelles. |
| MACKENZIE-SHAW, | Id. | Administrateur-délégué, | Saint-Germain. |
| BLANKENHEIM (D.), | Id. | Administrateur, | Rotterdam. |
| CATOIR (H.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| DE CATERS (B[on]), | Id. | id. | Anvers. |
| DESCHAMPS, | Id. | Commissaire, | Seneffe. |
| MATTHIEU (J.), | Banquier, | Id. | Bruxelles. |
| SCHUSTER (H.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| T'HOOFT VAN BENTHUYZEN, | Id. | Id. | Id. |
| LEKIME (A.), | Id. | Commis. du gouvernem[t], | Id. |
| MATHIEU (J.), | Id. | Banquier, | Id. |

---

Exploitation de 121 1/2 kilom., dont 84 1/2 kilom. de voie ferrée pour voyageurs et marchandises et 37 kilom. de voie fluviale, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Anvers** à : Eeckeren, 8 kilom.; Cappellen, 12; Calmpthout, 21; Esschen (douane belge), 29; **Roosendaal** (douane hollandaise), 37; Oudenbosch, 45; Zevenbergen, 53; Moerdyck, 60; Dordrecht, 79; **Rotterdam**, 97 kilom. (Moerdyck à Rotterdam par voie fluviale). — **Roosendaal** à : Etten, 14 kilom.; **Breda**, 23 kilom. — **Anvers** (voyageurs) à **Anvers** (marchandises), 2 1/2 kilom. en commun avec l'État.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mai 1867 et 7 mai 1868.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc.** (suite du premier *Ann.*)

**La Compagnie se charge à forfait de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-belge, dans le Grand-Central.** (Voir plus loin l'Est-Belge.)

1866. Traité du 28 mars. (A dater du 1[er] mai.)

**Modifications aux statuts de la Société.**

A. R. 7 mai, acte 23 avril, *Mon.* 13 mai, ass. gén. 16 avril.

Ajouter au sommaire de l'A. R. du 23 juin 1860 (page 228 du pr. *Ann.*), après les mots : « Conformément à l'art. 4 cité plus haut » les mots : « et pour l'achat du matériel de transport ou de traction nécessaire aux lignes exploitées par la Société. »

**Délibération au sujet d'un traité d'exploitation relatif aux chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Hasselt et de Hasselt à Landen.**

1867. Ass. gén. extraord. du 13 juillet, *Mon.* 4 août.

Ce traité, passé le 19/29 avril 1867 est approuvé. (*Voir* Grand-Central Belge.)

L'ass. gén. approuve également un projet de convention à conclure avec la Comp. de l'Est-Belge, pour l'exploitation des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen.

---

## Notice (1).

L'année 1866, exceptionnellement mauvaise pour la plupart des exploitations de chemins de fer, a exercé particulièrement sa fâcheuse influence sur la ligne d'Anvers à Rotterdam, à cause de la peste bovine qui a arrêté complétement le transport des bestiaux de la Hollande vers la Belgique et la France, formant un élément assez important du trafic.

Le traité du 28 mars 1866 par lequel la Société s'est chargée à forfait, à dater du 1er mai suivant, moyennant un prélèvement sur les recettes de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-Belge dans le Grand-Central Belge (1) a apporté une modification importante et favorable aux intérêts des deux Sociétés.

Pour assurer l'exécution de ce traité, l'ass. gén. des actionnaires du 16 avril 1866 avait autorisé le Conseil d'administration d'Anvers-Rotterdam à émettre des actions ou des obligations pour l'augmentation du matériel, et pour faire face aux dépenses résultant de ce traité.

Les circonstances calamiteuses de 1866 n'ayant point permis de faire cette émission dans des conditions satisfaisantes, le Conseil d'administration, autorisé par l'ass. gén. des actionnaires du 21 sept. 1867, a consacré les bénéfices réalisés en 1866 à l'achat du matériel et à l'exécution des engagements contractés, et le dividende dû aux actionnaires leur a été payé en obligations au prix de 270 fr.

Le 1er octobre 1867 a eu lieu l'ouverture de la ligne de Turnhout à Tilbourg, prolongement de celle de Lierre à Turnhout, exploitée pour compte de la Société d'Anvers à Rotterdam. Ce chemin de fer n'aura de véritable importance qu'en 1870, lorsque la ligne de Tilbourg à Utrecht sera terminée. La ligne de Givet à Tilbourg fera alors partie de la voie la plus courte de la France et de la Belgique vers Utrecht et Amsterdam, ce qui donnera beaucoup plus d'importance à son exploitation.

La part de la Comp. d'Anvers à Rotterdam dans les bénéfices du Grand-Central s'est élevée, en 1866, à 1,654,139 fr. et en 1867, à 2,022,584 fr., ce qui donne un excédant de 368,445 fr. Mais en 1867, les charges ont été plus élevées, à cause des travaux de premier établissement effectués et de l'achat du matériel nécessité par le développement du trafic.

Malgré ces charges, un dividende de 14 fr. est payé par action pour l'exercice 1867, soit fr. 5,60 p. c. de leur valeur nominale.

Depuis le 1er août 1867, la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a réuni l'exploitation de ses lignes à celles du Grand-Central (1).

(1) *Voir* plus loin le Grand-Central et l'Est-Belge.

# CHEMIN DE FER D'ANVERS A TOURNAI VERS DOUAI.

(*Voir page 238 du premier Annuaire.*)

SIÉGE SOCIAL ET DIRECTION : *Rue Royale*, 86, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES (1). | | |
|---|---|---|---|
| PEETERS-BAERTSOEN (A.), | Propriétaire, | Président, | Bruxelles. |
| GILLON (J.), | Id. | Vice-Président, | Id. |
| OUDOT (J.), | Ingénieur, | Administrateur, | Id. |
| DE BROUCKÈRE (H.), | Représentant, | Id. | Id. |
| SIR CUSACK P. RONEY, ESQ., | Propriétaire, | Id. | Londres. |
| ASHBURY (J.), | Industriel, | Id. | Manchester. |
| URBAN (AD.), | Ingénieur, | Id. | Bruxelles. |
| ALLARD, | Représentant, | Commissaire, | Tournai. |
| DE WAHA (FR.), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| PICARD (A.), | Avocat, Memb. du Cons. provinc. du Brabant, | Id. | Id. |
| MAQUINAY, | Président du Tribunal de commerce d'Anvers, | Id. | Anvers. |
| TAHOURDIN (CH.), | Sollicitor, | Id. | Londres. |

---

Entrepreneurs généraux : RICHE frères.

---

La longueur de la concession d'Anvers à Tournai avec les deux embranchements de Contich et de Denderleeuw est évaluée à environ 125 kilom., et la concession de Tournai à Douai est approximativement de 38 kilom., soit un total de 163 kilom. pour le chemin de fer d'Anvers à Douai.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 15 avril 1867 et 4 avril 1868.

---

### Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

---

## Notice.

Nous donnons ci-après le résumé d'un traité d'exploitation signé le 26 juillet 1867 entre la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Douai et celle du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, pour toute la durée de la concession.

La Compagnie d'Anvers à Douai livre son chemin muni de 27,000 fr. par kilom. de matériel roulant, de matériel de traction, mobilier, outils et ustensiles nécessaires à l'exploitation, dont la Société d'Anvers à Rotterdam déterminera la composition et choisira les types.

La ligne d'Anvers à Douai et ses embranchements devront pouvoir être livrés à l'exploitation en juillet 1871.

La Société d'Anvers à Rotterdam payera à la Compagnie d'Anvers à Douai une rente annuelle de 100,000 fr. pour la quote-part d'interven-

(1) Ass. gén. ordin. des actionnaires du 4 avril 1868.

tion de cette dernière Compagnie dans les frais d'établissement et dans l'usage des gares et des parties de voies communes avec l'État ou autres administrations, le surplus des obligations résultant de ce chef restant à la charge de la Compagnie d'Anvers à Douai.

Sur les recettes brutes, la Société d'Anvers à Douai prélèvera une somme de 1,130,000 fr. par an, et en cas d'insuffisance des recettes brutes pour faire face à ce prélèvement, la Société d'Anvers à Rotterdam devra en fournir le complément.

Ce prélèvement étant opéré, la Société d'Anvers à Rotterdam aura droit à tout l'excédant des recettes brutes, jusqu'à concurrence d'une recette brute totale de 2,895,400 fr., y compris le prélèvement précité.

Dans le cas où les produits bruts d'un exercice n'atteindraient pas 2,895,400 fr., 65 p. c. de la somme qui manquerait pour parfaire ce montant seraient récupérés par la Société d'Anvers à Rotterdam, avec les intérêts à 6 p. c. sur la part revenant à la Société d'Anvers-Douai dans les produits des exercices suivants, alors que ces produits bruts dépasseraient 3,695,400 fr.

Lorsque les recettes brutes dépasseront 2,895,400 fr., l'excédant, jusqu'à concurrence d'une recette brute totale de 3,695,400 fr., sera attribué : 35 p. c. à la Société d'Anvers à Rotterdam, et 65 p. c. à la Société d'Anvers à Douai.

Lorsque les recettes brutes dépasseront 3,695,400 fr., 35 p. c. de l'excédant appartiendront à la Société d'Anvers à Rotterdam, les 65 p. c. restants seront attribués à la Société d'Anvers à Douai, après que la Société d'Anvers à Rotterdam sera rentrée, sur cette part, dans les avances qu'elle aurait faites en vertu des dispositions qui précèdent.

Lorsque la recette brute atteindra la somme de 3,895,400 fr. par exercice, la Société d'Anvers à Rotterdam prélèvera annuellement sur la part revenant à la Société d'Anvers à Douai une somme de 12 1/2 p. c. sur l'excédant des recettes brutes, à charge par elle de fournir le matériel nécessaire à l'exploitation.

Si la concession de Douai à la frontière belge n'était pas octroyée ou cédée à la Compagnie d'Anvers-Douai, et que le traité ne devînt définitif que pour la section d'Anvers à Tournai et de ses deux embranchements de Contich et de Denderleeuw, les chiffres ci-dessus fixés pour prix de cession seraient proportionnellement réduits à 125 kilom. au lieu de 163 kilom. attribués à Anvers-Douai.

Ce traité pourra être considéré comme nul, si dans un délai de trois mois après ratification par l'Assemblée générale, la Société d'Anvers à Douai n'a pas réalisé un capital de 9,000,000 de fr., comprenant au maximum, 28,000 obligations.

A la date du 15 mai 1868, il n'avait pas encore été donné suite à ce traité, mais comme il n'a été dénoncé ni par l'une ni par l'autre des deux parties, il est censé avoir conservé toute sa valeur.

---

# CHEMINS DE FER DES BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT

**Faisant partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 240 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Neuve*, 32, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| FORTAMPS (F.), | Sénat., Direct. de la Banque de Belgique, | Président, | Bruxelles. |
| SABATIER (G.), | Représ., Admin. de la Banque de Belgique, | Vice-Président, | Id. |
| PARENT-PÈCHER, | Banquier, | Administrateur, | Tournai. |
| LEFEBVRE (Bon L.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| TOURNAY-STEVENS, | Memb. de la Ch. de commerce, | Id. | Bruxelles. |
| GENDEBIEN (F.), | Insp. gén. honor. des chemins de fer de l'État, | Id. | Id. |
| BOULANGER (M.), | Avocat, | Commissaire. | Mons. |
| DE SENEEILLES (Bon G.), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| WAROQUÉ (A.), | Représentant, | Id. | Mariemont. |
| SAINCTELETTE (CH.), | Avocat, | Id. | Mons. |
| BANQUE DE BELGIQUE, | | Banquier, | Bruxelles. |
| PHILIPPART (S.). | Directeur général, | | Bruxelles. |
| WILMART (L.); | Inspecteur de la Compagnie, | | Id. |

---

**Relevé des longueurs des lignes des Chemins de fer des bassins houillers du Hainaut (1), formant les concessions de :**

I. *Frameries à Chimay.* — II. *Chemins de fer secondaires dans le Hainaut.* — III. *Chemin de fer de ceinture autour de Charleroi.* — IV. *Luttre à Châtelineau.*

---

I. — FRAMERIES A CHIMAY.
(1865. A. R. 29 avril. Loi 12 août.)

| INDICATION DES LIGNES. | LONGUEUR partielle. | LONGUEUR totale. |
|---|---|---|
| 1° De Frameries à la frontière française au delà de Chimay. { Frameries à Chimay . . . . . 73.942.32 ; Chimay à la frontière française. . . 11.114.00 } | k 85.056.32 | |
| Partie de la ligne commune aux chemins de fer du Centre et du Nord. { sur le Centre . . . 7.783.20 ; id. Nord . . . 730.00 } | 8.513.20 | |
| | 93.569.52 | |
| 2° Embranchement de Beaumont à Thuin du chemin de fer de Frameries à Chimay. . . . . . . . | 15.438.50 | |
| Longueur totale. . . . . | 109.008.02 | k 109.008.02 |

(1) La Société des Bassins houillers du Hainaut a ouvert une section de 19,068 mètres faisant partie de la concession I, de Frameries à Chimay, le 10 janvier 1868 pour le service des marchandises et le 17 février pour celui des voyageurs, bagages et marchandises. Les stations de cette section sont : *Mons* à : Hyon-Ciply, 3,764 mètres ; Harmignies, 9,127 ; Estinne-Haulchin, 14,764 ; Bonne-Espérance, 19,068 mètres.

II. — CHEMINS DE FER SECONDAIRES DANS LE HAINAUT.
(1866, A. R. 14 juillet. Loi 31 mai.)

| INDICATION DES LIGNES. | LONGUEUR partielle. | LONGUEUR totale. |
|---|---|---|
| 1° Chemin de fer de Mons à la ligne de Frameries à Chimay, dans la direction de Ciply. . . . . . | k 3.829.00 | |
| 2° Chemin de fer de Péronnes à ladite ligne de Frameries à Chimay, dans la direction de Vellereille-le-Sec . . . . . . . . . . . . . . . . | à établir. | |
| 3° Chemin de fer de Piéton à Gosselies avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre . . . . . . | id. | |
| 4° Chemin de fer de Thuin à la ligne de Piéton à Leval, dans la direction d'Anderlues, avec raccordement au chemin de fer du centre vers Bonne-Espérance. | 23.320.93 | |
| 5° Chemin de fer de Marchienne-au-Pont à l'embranchement de Beaumont à Thuin, du chemin de fer de Frameries à Chimay, dans la direction de Thuillier. | 14.218.38 | |
| 6° Chemin de fer de raccordement de cet embranchement à la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, dans la direction de Berzée . . . . . . . . . . | 7.209.76 | |
| Longueur totale. . . . . . | 48.578.07 | k 48.578.07 |

III. — CHEMIN DE FER DE CEINTURE AUTOUR DE CHARLEROI.
(1866, A. R. 21 juillet. Loi 31 mai.)

| | | |
|---|---|---|
| 1° *a.* Ligne principale. . . . . . . . . . . . . | 25.251.54 | |
| *b.* Raccordement à ladite ligne principale . . . . | 9.728.01 | |
| *c.* Tamines à Couillet . . . . . . . . . . . . | 9.887.00 | |
| | 44.866.55 | 44.866.55 |
| 2° Ligne de Gilly à Marchienne, par Couillet et Marcinelle. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 11.316.08 | |
| Raccordements à ladite ligne . . . . . . . . | 647.89 | |
| | 11.963.97 | |
| A déduire : Partie commune au chemin de fer de ceinture. . . | 1.071.75 | |
| | 10.892.22 | 10.892.22 |
| 3° Embranchement partant du chemin de fer de ceinture à Ransart et aboutissant à Lambusart . . . . . . | 2.486.55 | |
| Raccordement de ladite ligne vers Fleurus et Gilly . | 1.514.48 | |
| Raccordement aux puits Sainte-Barbe, Sainte-Adelaïde, Saint-Victor et de Fontenelle . . . . . | 1.909.62 | |
| | 5.910.65 | 5.910.65 |

| INDICATION DES LIGNES. | LONGUEUR partielle. | LONGUEUR totale. |
|---|---|---|
| Report. . . . | . . . . | k 61.669.42 |
| 4° Embranchement du chemin de fer de ceinture à la gare de Gilly, du Grand-Central. . . . . . . | k 2.380.20 | 2.380.20 |
| 5° Embranchement partant de la ligne de Marchienne à Baume et aboutissant aux verreries, forges, laminoirs et autres établissements industriels de Marchiennes (près de la Providence) . . . . . | 7.332.74 | 7.332.74 |
| Longueur totale. . . . . | . . . . | 71.382.36 |
| IV. — CHEMIN DE FER DE LUTTRE A CHATELINEAU. (1866. A. R. 21 décembre. Loi 31 mai.) | | |
| Longueur de la ligne. . . . . . . . . . . . . . | 16.811.30 | |
| A déduire : | | |
| Pour la partie commune au chemin de fer de ceinture. | 5.295.02 | |
| Reste longueur totale à construire. . | 11.516.28 | 11.516.28 |
| RÉCAPITULATION. | | |
| I. Frameries à Chimay. . . . . . . . . . . . | 109.008.02 | 240.484.73 |
| II. Chemins de fer secondaires dans le Hainaut (1). . | 48.578.07 | |
| III. Chemin de fer de ceinture autour de Charleroi . . | 71.382.36 | |
| IV. Chemin de fer de Luttre à Châtelineau . . . . | 11.516.28 | |

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 25 février 1867 et 29 février 1868.

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

### Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, sommaire des statuts de la Société.

**1866**. A. R. 11 fév., acte 1er fév., *Mon.* 16 fév.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

ART. 4. La Société a pour objet d'établir, d'exploiter ou de faire exploiter tous chemins de fer, dont elle est ou pourrait devenir concessionnaire ou propriétaire, soit en Belgique, soit dans les pays limitrophes, pourvu que les sections étrangères soient le prolongement des lignes belges appartenant à la Société, exploitées par elle ou par la Société à qui elle aurait remis son exploitation.

(1) Non compris deux lignes, nos 2 et 3 de la concession.

Elle pourra également reprendre et céder l'exploitation de toute ligne ou embranchement dont l'adjonction ou la cession serait reconnue avantageuse aux intérêts de la Société.

Elle pourra faire apport à toute autre Société et lui céder en tout ou en partie, soit en propriété, soit pour l'exploitation seulement, les lignes dont elle est ou deviendra propriétaire ou exploitante.

Elle pourra prendre intérêt, à quelque titre que ce soit, dans toute Société dont le but serait conforme à celui de la présente et pourra se fusionner soit partiellement, soit totalement, avec d'autres Compagnies de même nature.

Capit. soc. 30,000,000 fr. en 60,000 act. de 500 fr. pouvant être porté à 50,000,000 fr. mais pas au delà, sans l'autorisation du gouvernement.

La Société pourra émettre des obligations au porteur de 200 fr. au moins, remboursables par annuités et pendant la durée de la concession.

Il ne pourra, dans aucun cas, être émis un chiffre d'obligations supérieur à 100,000 fr. par kilom. de chemin à simple voie et 125,000 fr. par kilom. à double voie.

Dans le premier cas, la somme affectée à l'intérêt et à l'amortissement annuel de ces obligations ne pourra pas dépasser 6,500 fr. par an et par kilom. et dans le second cas 8,000 fr.

(*Voir* pour les apports, page 241 du prem. *Ann.*)

L'exploitation pourra être remise à forfait à une Société offrant les garanties convenables, avec tous frais d'entretien à sa charge, à la condition de donner à l'exploitation un tantième p. c. de la recette brute kilométrique, savoir :

| | |
|---|---|
| 43 p. c. de 14,001 à 18,000 fr. | 47 p. c. de 26,001 à 27,000 fr. |
| 44 p. c. de 18,001 à 22,000 » | 48 p. c. de 27,001 à 28,000 » |
| 45 p. c. de 22,001 à 24,000 » | 49 p. c. de 28,001 à 29,000 » |
| 46 p. c. de 24,001 à 26,000 » | 50 p. c. de 29,001 fr. et au delà (1). |

Les admin. doivent posséder 50 act. et le directeur général 100 act. de la Société. L'ass. gén. se réunit dans le courant du mois de mai de chaque année ; tout membre doit avoir 10 act. pour une voix, sans pouvoir représenter plus de 10 voix comme actionnaire et plus de 10 voix comme mandataire.

### Prise à bail de tout le réseau et du matériel des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu (2).

1866. Acte passé le 26 juin. (A compter du 1er janv. 1866.)

(1) Il est à remarquer que le tantième attribué à la Compagnie exploitante, augmentant ainsi avec la progression des recettes jusqu'à 50 p. c., elle aura grand intérêt à exploiter dans les meilleures conditions possibles, ce qui n'aurait pas toujours lieu, si le tantième attribué à l'exploitation diminuait à mesure que les recettes augmenteraient, comme dans presque tous les contrats passés jusqu'à ce jour.

(2) *Voir* plus loin, pour les conditions, l'A. R. du 7 sept. 1866, du Haut et Bas-Flénu.

**Chemins de fer secondaires dans le Hainaut.**

1866. A. R. 14 juillet, conv. 21 avril, *Mon.* 28 juillet. Loi 31 mai.

Conces. : la Soc. an. des ch. de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866. (*Voir* page 7.) Terme d'exécution, le 14 juillet 1869.

Concessions d'un chemin de fer de :

1° Mons à la ligne de Frameries à Chimay dans la direction de Ciply ;

2° Péronnes à la ligne de Frameries à Chimay dans la direction de Vellereille-le-Sec ;

3° Piéton à Gosselies avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre ;

Le siége d'extraction que la Société charbonnière de Bascoup se propose d'établir à proximité des étangs de Trazegnies sera raccordé à cette ligne ; ce raccordement fera partie de la concession.

4° Thuin à la ligne de Piéton à Leval dans la direction d'Anderlues, avec raccordement au chemin de fer du Centre vers Binche ou vers Bonne-Espérance ;

5° Marchienne-au-Pont vers Thuillies à l'embranchement de Beaumont à Thuin du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

6° Raccordement de cet embranchement à la ligne d'Entre-Sambre-et-Meuse dans la direction de Berzée.

La concession de cette ligne n'est accordée que sous la réserve des droits éventuels de la Société du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse à l'obtention de cette concession.

Le gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire des lignes décrites ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862 (*voir* page 9 du prem. *Ann.*), tous embranchements de trois kilom. au plus ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels auxdites lignes et aux canaux voisins, le long desquels ledit concessionnaire aura le droit d'établir des rivages.

**Chemin de fer de ceinture autour de Charleroi.**

A. R. 21 juillet, conv. 21 avril et 13 juillet, *Mon.* 29 juillet. Loi 31 mai.

Conces. : la Soc. an. des ch. de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Construction et exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866, sauf quelques modifications. — Terme d'exécution le 21 juillet 1869.

Lignes concédées :

1° Un chemin de fer de ceinture autour de Charleroi, ayant cette ville pour point de départ, passant par Marchienne-au-Pont, Jumet, Gosselies, Ransart et Gilly ;

Il sera facultatif au concessionnaire de relier Gilly à Charleroi par une double section, et de construire une ligne reliant les charbonnages du Hainaut situés sur la rive droite de la Sambre en aval de Couillet.

2° Une ligne servant au seul transport des marchandises partant de Gilly, passant par Couillet et Marcinelle, aboutissant à Marchienne à la gare de formation du Centre ;

3° Un embranchement partant du chemin de fer de ceinture et aboutissant à Lambusart ;

4° Un embranchement destiné à raccorder le chemin de fer de ceinture à la gare de Gilly du chemin de fer de Charleroi à Louvain ;

5° Un embranchement partant de la ligne de Marchienne à Baume et aboutissant aux verreries, forges, laminoirs et autres établissements industriels de Marchienne (près la Providence).

Le gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire des lignes décrites ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862, tous embranchements de 5 kilomètres au plus ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels auxdites lignes, ou aux àbords de la Sambre et du canal, le long desquels la Société concessionnaire aura le droit d'établir des rivages pour l'embarquement des charbons.

La ligne n° 2 et les trois embranchements seront à simple voie. — Pente maxima : 20 millimètres par mètre.

Le rayon des courbes du chemin de fer de ceinture pourra être réduit à 250 mètres en pleine voie et à 200 mètres aux abords des stations, et celui des embranchements à 200 mètres en pleine voie et à 150 mètres aux abords des stations.

Le transport des voyageurs est obligatoire sur le chemin de fer de ceinture, et éventuel sur l'embranchement vers Lambusart.

Les tarifs pour les transports des charbons, coke et minerais sont fixés, tous frais compris, à 40 centimes par tonne pour une distance de 1 à 3 kilomètres, en augmentant ce tarif de 5 centimes par kilomètre en plus jusqu'à 15 kilomètres, distance à laquelle le prix atteint alors $40 + (12 \times 5) = 60 + 40 = 1$ franc.

**Réseau de chemins de fer dans le Brabant** (1).

1866. A. R. 2 août, conv. 19 mars, *Mon.* 12 août. Loi 31 mai.

Conces. : Vander Elst.

(1) La construction de ce réseau est assurée à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et l'exploitation à la Compagnie du Centre, qui elle-même fait partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer. (*Voir* page 112 le traité du 30 mars 1867.)

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866. (*Voir* page 7.)

Tracé des lignes formant le réseau dit du Brabant :

1° Un chemin de fer de ceinture partant de Molenbeek-Saint-Jean, passant dans les environs de Dilbeek, Grand-Bigard, Zellick, Wemmel et Meysse, se raccordant avec la station du chemin de fer de l'État, à Vilvorde, se dirigeant de là par la vallée de la Woluwe vers Boitsfort et allant rejoindre ensuite son point de départ, en passant par Droogenbosch et Ruysbroeck ;

2° Une ligne partant de la précédente et aboutissant à Termonde ;

3° Une ligne partant de la première, passant par Londerzeele et aboutissant au chemin de fer d'Anvers à Tournai (vers Douai) et à celui de Malines à Terneuzen ;

4° Une ligne partant de la première, passant dans les environs de Lennick et Goyck pour aboutir, d'une part, à Enghien, et d'autre part à Ninove.

5° Une ligne partant de la première et remontant la vallée de la Senne pour se raccorder au chemin de fer de Manage, en un point à fixer ultérieurement.

L'établissement de cette dernière ligne n'est que facultatif.

Art. 2. Terme d'exécution du chemin de fer de ceinture, ligne n° 1°, le 2 août 1869 ; les quatre autres lignes, le 2 août 1870.

Pour les relations entre les stations d'Enghien et de Molenbeek, ainsi qu'entre Manage et Bruxelles, et dans le cas où les lignes nouvelles entre ces points respectifs seraient plus courtes que celles de l'État, le tarif des marchandises devra être établi par le concessionnaire à un taux atteignant au moins celui de l'État, de l'un de ces points vers l'autre.

Pente maxima, 20 millimètres par mètre. — Courbes minima en pleine voie, 350 mètres, et 250 mètres aux abords des stations.

Établissement à une voie. — Construction pour deux voies.

Art. 9. Si le concessionnaire cédait sa concession à une Société anonyme, le capital à former pour la construction des différentes lignes concédées et pour la fourniture du matériel fixe et roulant, nécessaire à l'exploitation de ces lignes, ne pourra dépasser 150,000 fr. par kilomètre à simple voie et 175,000 fr. par kilomètre à double voie.

Les obligations à émettre éventuellement pour la formation de ce capital ne pourront dépasser 75,000 fr. valeur réelle par kilomètre à simple voie et 87,500 fr. par kilomètre à double voie.

Dans le premier cas, la somme à affecter au payement des intérêts et à l'amortissement de ces obligations ne pourra dépasser 4,875 fr. par an et par kilomètre, et dans le second cas, fr. 5,687-50 par an et par kilomètre.

Les actions ne pourront être émises qu'au pair.

**Chemin de fer de Luttre à Châtelineau.**

1866. A. R. 21 déc., conv. 12 déc., *Mon.* 29 déc., loi 31 mai.

Conces. : la Soc. an. des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

*Tracé.* — Châtelineau, Gilly, Jumet, Gosselies et Luttre.

Art. 1er. Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866. (*Voir* page 7) sauf quelques modifications. — Terme d'exécution, 21 déc. 1869.

Art. 2. Le gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire de la ligne décrite ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862, tous embranchements de 5 kilom. au plus, ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels à ladite ligne, ou aux abords de la Sambre et du canal, le long desquels la Société concessionnaire aura le droit d'établir des rivages pour l'embarquement des charbons.

Pente maxima, 16 millim. par mètre. — Courbes minima, 250 mètres en pleine voie, et 200 mètres aux abords des stations; aux embranchements, 200 mètres et 150 mètres.

Art. 6. La Société interviendra pour une somme de 300,000 fr. dans la dépense de construction de la nouvelle station qui sera établie à Luttre, à l'usage commun des chemins de fer de Luttre à Châtelineau, de Luttre à Bruxelles et de la ligne actuelle de Bruxelles à Charleroi.

Art. 7. Les tarifs pour les transports des charbons, coke et minerais sont fixés, tous frais compris, à 40 centimes par tonne pour une distance de 1 à 3 kilomètres, en augmentant ce tarif de 5 centimes par kilomètre en plus jusqu'à 15 kilomètres, distance à laquelle le prix atteint alors $40 + (12 \times 5) = 60 + 40 = 1$ franc.

**Modifications aux statuts.**

1867. A. R. 27 janv., acte 17 janv., *Mon.* 1er fév., ass. gén. 17 janv.

Le premier alinéa de l'art. 4 est remplacé par la disposition suivante :

« La Société a pour objet d'établir, d'exploiter ou de faire exploiter tout chemin de fer dont elle est ou pourrait devenir concessionnaire ou propriétaire, soit en Belgique, *soit à l'étranger*. »

Le dernier paragraphe de l'art. 9 est ainsi modifié :

En aucun cas, les actions ne pourront être émises au-dessous du pair.

Aucune commission ne pourra être allouée pour le placement des actions, à moins qu'elle ne soit prise sur les bénéfices nets réalisés, etc.

**Prise à bail de l'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements par la Comp. des Bassins houillers du Hainaut (1).**

Ass. gén. du 25 fév. (A dater du 1er janv. 1867.)

(1) *Voir* plus loin, à la Société des chemins de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain, les conditions de la cession de l'exploitation.

**Prise à bail de toutes les lignes et de tout l'avoir social de la Compagnie des chemins de fer du Centre, rien excepté ni réservé.**

1867. Traité 30 mars. Ass. gén. du 25 fév. (A dater du 1er avril.)

Art. 2. Ce bail comprend en outre les lignes faisant l'objet des traités d'exploitation conclus par la Compagnie du Centre :

*A*. Avec la Société de Baume à Marchiennes, le 1er mai 1865.

*B*. Avec le concessionnaire de Frameries-Chimay, le 25 juillet 1865.

*C*. Avec la Compagnie de Braine-le-Comte à Courtrai, le 30 mai 1866.

*D*. Avec la Compagnie même des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, en avril 1866.

Il comprend également les embranchements industriels et raccordements rachetés :

1° A la Société des charbonnages de Monceau-Fontaine et du Martinet, par convention en date du 4 mai 1864;

2° A la Société des forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont, par convention en date du 15 décembre 1864, ainsi que le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies avec la ligne du Centre, construit avec le concours financier de cette Société, suivant convention avenue le 5 septembre 1863. Ces traités et conventions sont repris avec leurs bénéfices et leurs charges par la Société contractante de seconde part, qui est substituée, dans toutes les obligations qu'ils entraînent, à la Compagnie du Centre, et qui continuera de les exécuter à la pleine et entière décharge de celle-ci, de manière qu'elle n'en soit jamais inquiétée. Il en sera de même :

1° Du contrat fait par la Compagnie du Centre avec la Société Tricotel et Cie, pour la plantation des haies fruitières, le 27 septembre 1865 ;

2° De la convention passée avec le charbonnage du Bois de la Haie, à Anderlues, pour le raccordement dudit charbonnage; et de toutes autres conventions conclues avec des industriels ou des sociétés pour l'établissement et l'exploitation de voies d'évitement, quais de chargement, embranchements particuliers, locations diverses, etc., etc.

---

**Souscription publique de 4,000 actions de 500 francs, émises au pair, ouverte le 3 et 4 avril, à la banque de Belgique et à celle de Tournai.**

---

## Notice.

La Société des Bassins houillers du Hainaut a eu pour but la construction de chemins de fer, après avoir fait un traité d'entreprise qui constitue un forfait absolu.

L'exploitation des lignes construites est ensuite remise à une Société qui paye une rente déterminée.

Les lignes établies sont destinées plus spécialement au transport des marchandises et partent des points de grande production pour aboutir aux centres de consommation.

Les concessions obtenues successivement sont : en 1865, celle de Frameries à Chimay (1), et en 1866, celles dont il est question au sommaire des arrêtés de concessions qui précèdent.

Le prix moyen du kilomètre construit, d'après le traité à forfait, n'atteindra au maximum que 130,000 fr., y compris les frais généraux et d'intérêt pendant la construction, mais sans tenir compte du matériel.

La Société, avant de se constituer, avait fait un traité avec la Compagnie du Centre, qui s'était chargée d'exploiter le réseau de Frameries à Chimay, à raison d'un tantième p. c. sur la recette brute (2).

Ce tantième, attribué à la Compagnie exploitante, augmente avec la progression des recettes de 43 à 50 p. c., afin de l'intéresser à exploiter dans les meilleures conditions possibles. Les contrats de même nature diminuent au contraire, le plus souvent, le tantième alloué d'après la progression des recettes.

Après avoir traité également avec le Centre pour l'exploitation du réseau de chemins de fer dans le Brabant, la Société des Bassins houillers, ayant encore étendu ses opérations par le rachat et la concession de nouvelles lignes, chercha à constituer une grande Société d'exploitation de chemins de fer.

A la suite de négociations avec la Société anonyme d'exploitation et diverses autres Compagnies, la Société générale d'exploitation de chemins de fer a été créée par acte du 13 février 1867 pour débuter le 1er avril suivant (3).

La Compagnie des Bassins houillers du Hainaut a fait cession de toutes ses lignes contre une rente fixe, qui, très-modérée la première année d'exploitation, augmente progressivement pendant neuf ans pour atteindre son maximum la dixième année. Les conditions auxquelles a été faite la cession des lignes laissent encore une rente moyenne de 8 1/2 p. c. du capital qui aura été employé à leur construction.

La Compagnie s'est ménagé une influence considérable dans la gestion comme dans la fondation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer, où elle participe pour 12,500,000 fr.

Elle a renoncé, en 1866, au droit de préférence qui lui avait été réservé, pendant un an, pour la demande en concession d'une ligne de Bruges à Tournai (4).

(1) *Voir* page 241 du premier *Annuaire*.
(2) *Voir* page 107 du sommaire des arrêtés.
(3) *Voir* plus loin la Société générale d'exploitation de chemins de fer.
(4) *Voir* A. R. 29 avril 1865, page 241 du premier *Annuaire*.

Outre les concessions dont il est fait mention plus haut, la Société des Bassins houillers a pris à bail, à dater du 1er janvier 1866, les chemins de fer du Haut et Bas-Flénu, et à dater du 1er janvier 1867, l'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements, en prenant en outre l'engagement de prolonger la ligne de Saint-Ghislain jusqu'à Quiévrain (1) et de faire, sur les branches principales du réseau, un service de voyageurs et un service de marchandises de grande et de petite vitesse.

Depuis le 15 août 1866, le chemin de fer de Flénu est mis en relation directe, pour le transport des marchandises de toute nature, avec les stations des chemins de fer de l'État, de Hainaut-et-Flandres, de Gand à Selzaete, de Gand à Bruges par Eecloo, du Centre, du Nord-Belge et de Liége à Maestricht.

L'embranchement de Quaregnon (Frameries) à Saint-Ghislain a été ouvert, au service des voyageurs et des marchandises, le 10 décembre 1867.

Dans le courant de l'exercice 1867, la Société a achevé l'établissement de la seconde voie de Quaregnon vers Frameries et vers Mons, et complété ainsi la jonction entre les lignes de Hainaut et Flandres, le Couchant de Mons, le Centre et le Bassin de Charleroi.

La première section, de Frameries jusqu'à Bonne-Espérance et Peisant, avec embranchement de Ciply à Mons, d'un développement de plus de 30 kilomètres, a été exploitée pour le service des marchandises dans les premiers jours de janvier; le service des voyageurs a été inauguré le 17 février 1868. La Compagnie des Bassins houillers du Hainaut se trouvait, au 1er avril 1867, en possession de l'exploitation des trois réseaux : du Flénu, de Saint-Ghislain et du Centre. En affermant ces lignes à la Société générale d'exploitation, de même que celles dont les concessions lui sont acquises, la Société borne actuellement ses fonctions à la construction des chemins de fer; elle ne pourra ainsi réaliser d'autre bénéfice direct que celui qui pourra résulter de l'élévation du rapport du fermage au coût de construction.

(1) La Compagnie a insisté près du gouvernement pour obtenir la concession d'un embranchement de Dour à Quiévrain.

## BILAN DE L'EXERCICE 1866 (1).

### ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Actions à émettre : 39,000 actions de 500 fr. l'une | fr. | 19,500,000 |
| Versements à effectuer sur les actions souscrites | » | 5,336,500 |
| Cautionnements divers déposés | » | 1,533,928 |
| Portefeuille | » | 6,613,529 |
| Caisse | » | 55,895 |
| Mobilier | » | 3,275 |
| Frais d'études | » | 3,007 |
| Dépenses de construction | » | 1,899,679 |
| Débiteurs divers | » | 1,060,749 |
| Total | fr. | 36,006,562 |

### PASSIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Capital social : | | | |
| 21,000 actions émises à 500 fr. l'une | | fr. 10,500,000 | |
| 39,000 actions à émettre à 500 fr. l'une | | » 19,500,000 | |
| | | | 30,000,000 |
| Fonds de réserve : | | | |
| Première réserve | | fr. 126,688 | |
| Seconde réserve | | » 336,550 | |
| | | | 463.239 |
| Fonds de prévision | | | fr. 133,705 |
| Traites à payer | | | » 350,000 |
| Retenues sur travaux | | | » 78,954 |
| Créanciers pour cautionnements déposés | | | » 1,158,000 |
| Id. par comptes courants | | | » 3,644,664 |
| Dividendes aux actionnaires : | | | |
| Premier dividende de 5 p. c. | | | |
| *a* Sur les actions entièrement libérées | fr. 32,500 | | |
| *b* Sur les actions non libérées | » 70,312 | | |
| | | fr. 112,812 | |
| Seconde dividende de 5 p. c. | | » 75,188 | |
| | | | 178,000 |
| Total | | | fr. 36,006,562 |

*N. B.* — Le fonds de prévision représente la plus-value des valeurs du portefeuille non réalisées, d'après le cours de la Bourse du 31 décembre,

## COMPTE DE PROFITS ET PERTES (exercice 1866).

### ACTIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Frais généraux. Dépenses de l'exercice 1866 | | | fr. 17,873 |
| Intérêts et commissions diverses | | | » 293,952 |
| Part de l'Administration : | | | |
| Le Directeur-général | | fr. 31,672 | |
| Les Administrateurs | | » 50,675 | |
| Les Commissaires | | » 12,669 | |
| | | | 95,016 |
| Fonds de réserve : | | | |
| Première réserve | | fr. 126,688 | |
| Seconde réserve | | » 336,551 | |
| | | | 463,239 |
| Dividende aux actionnaires : | | | |
| Premier dividende de 5 p. c. | | | |
| *a* Sur les actions entièrement libérées | fr. 32,500 | | |
| *b* Sur les actions non libérées | » 70,312 | | |
| | | fr. 102,812 | |
| Second dividende de 5 p. c. | | » 75,188 | |
| | | | 178,000 |
| Total | | | fr. 1,048,080 |

### PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Commissions diverses, dividendes et intérêts encaissés | fr. | 278,850 |
| Intérêts et frais généraux des constructions | » | 72,445 |
| Bénéfices par réalisation | » | 55,353 |
| Id. des exploitations | » | 641,432 |
| Total | fr. | 1,048,080 |

(1) Le Bilan et le compte de Profits et Pertes de l'exercice 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

# CHEMIN DE FER DE BRAINE-LE-COMTE A COURTRAI

**Faisant partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 243 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue d'Arlon*, 20, *à Bruxelles*.

---

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — DIRECTEUR.

| | | | |
|---|---|---|---|
| D'HOFFSCHMIDT DE RESTEIGNE (C.), | Ministre d'État, | Président, | Pont-d'Oye. |
| ANSIAU, | Représentant, | Administrateur, | Soignies. |
| DETILLIEUX (E.), | Banquier, | Id. | Charleroi. |
| DE HAERNE (D.), | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| BOULANGER, | Avocat, | Id. | Mons. |
| MEEUS (J.), | Propriétaire, | Commissaire, | Bruxelles. |
| ROYER DE BEHR, | Représentant, | Id. | Namur. |
| LEROY (H.), | Propriétaire, | Comm. du gouv., | Soignies. |
| DE LA HAULT (F.), | Id. | Directeur-gérant, | Bruxelles. |

---

La longueur approximative de la concession est de 77 kilom., dont 12 kilom. appartiennent au chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, mais sur lesquels la Compagnie a droit de parcours moyennant redevance.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 juin 1867, 20 avril et 11 mai 1868.

---

## Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

---

### Prorogation au 1er sept. 1868 du délai fixé pour l'achèvement des travaux.

1866. A. R. 6 juin, *Mon.* 9 juin.

### Modifications des statuts par rapport au capital social.

A. R. 16 juillet, acte 28 juin, *Mon.* 28 juillet.

Capit. soc. 21,000 act. ordinaires de 500 fr. et 4,000 act. privilégiées, remboursables au taux de 1,000 fr., sur les produits nets de l'entreprise, par un tirage au sort annuel.

Les 42,000 oblig. qui pouvaient être émises (*Voir* page 244 du premier *Annuaire*) sont remplacées par 34,000 oblig. qui seront remboursées au pair.

Après la réception définitive de la ligne, sur les bénéfices nets de la Société, déduction faite des frais généraux, de la somme nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement des obligations, ainsi que de toute autre charge sociale, il sera d'abord prélevé la somme nécessaire pour payer un dividende de 30 fr. par action privilégiée et pour rembourser celles à amortir.

Sur l'excédant des bénéfices, il sera prélevé une somme nécessaire au

payement d'un premier dividende de 5 p. c. aux actions ordinaires sur le montant versé ou libéré de ces titres.

---

## Notice.

La ligne de Braine-le-Comte à Courtrai est le prolongement de celle d'Erquelinnes à Écaussines, en y comprenant la partie du chemin de fer de l'Etat, d'Écaussines à Braine-le-Comte (5,870 mètres), sur laquelle le droit de parcours est acquis à la Société.

Le 30 mai 1866, un traité d'exploitation a été passé avec la Compagnie du Centre, qui est favorable au double point de vue du trafic et du bon emploi du matériel de cette dernière Société, tout en assurant à la nouvelle ligne de grands transports de matières pondéreuses.

Les localités à desservir, Enghien, Lessines, Renaix et Courtrai, sont des centres de mouvement d'autant plus importants que ces stations sont situées à l'intersection des chemins de fer de Hal à Ath, de Dendre et Waes, de Saint-Ghislain à Gand et de la Flandre Occidentale.

Ces quelques données prouvent que le chemin de fer de Braine à Courtrai possède des éléments du trafic très-sérieux qui peuvent être mis en parallèle avec ceux de la ligne de Jurbise à Tournai.

Malgré l'avenir auquel semble appelée cette concession, le Centre avait posé, comme première condition du traité, la diminution du nombre des obligations, qui a été fixé au chiffre de 34,000 au lieu de 42,000.

L'intérêt et l'amortissement de ces 34,000 titres, augmentés de la redevance à payer à l'État, pour le parcours sur la section de Braine à Enghien, ne portent la recette nette garantie qu'à 7,175 fr. environ par kilomètre.

La seconde condition imposée a été la création, en remplacement des 8,000 obligations', de 4,000 actions privilégiées de 500 fr., dont 3,000 seront remises, entièrement libérées, à la Compagnie du Centre, qui trouvera ainsi, sur les premiers bénéfices réalisés, après payement des obligations, les ressources nécessaires pour se procurer un matériel suffisant.

Outre la remise de ces 3,000 actions privilégiées, le Centre a exigé les 8,000 actions ordinaires entièrement libérées restant disponibles sur les 21,000 actions du capital social.

Enfin, cette Compagnie s'est encore réservé exclusivement les produits afférents à la section de Braine à Enghien.

Les travaux du chemin de fer, entrepris à forfait dans l'origine par MM. Isouard et Cie, étaient à peine commencés, lorsqu'ils furent repris par le Centre aux conditions stipulées plus haut.

Par un nouveau traité, conclu le 30 mars 1867, le même contrat d'entreprise à forfait a été cédé à la Société des Bassins houillers du Hainaut, qui a assuré l'exécution immédiate de la section de Renaix à Courtrai, laquelle doit être terminée à la fin de 1868.

La Société générale, en se chargeant de l'exploitation de cette section, s'est engagée à assurer le payement de l'intérêt et de l'amortissement des 16,000 obligations qui sont affectées à cette partie du réseau.

---

# CHEMIN DE FER DE BRAINE-LE-COMTE A GAND

## ET DE SES EXTENSIONS.

Exploitation par l'État *(voir page 246 du premier Annuaire).*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Place des Nations*, 16, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| FORGEUR, | Sénateur, | Président, | Liége, |
| BOUCQUÉAU (ER.), | Propriétaire, | Admin.-délégué, | Bruxelles. |
| BELLEFROID (V.), | Direct. de la Banque Liég., | Administrateur, | Liége. |
| FAIGNART, | Propriétaire, | Id. | Saint-Vaast. |
| PAPIN-DUPONT, | Id. | Id. | Bruxelles. |
| PERROT (ÉD.), | Id. | Id. | Paris. |
| PICARD (AL.), | Avocat, Vice-Prés. du Cons. prov. du Brabant, | Id. | Bruxelles. |
| BOUCQUÉAU (F.), | Propriétaire, | Commissaire, | Ixelles-Bruxelles. |
| DE COCK (AUG.), | Sénateur, | Id. | Gand. |
| TERWANGNE, | Adm. de la Banq. Liégeoise, | Id. | Bruxelles. |
| T'KINT DE NAEYER, | Sénateur, | Id. | Id. |
| ROSENDAHL, | Chef de bureau au minist. des travaux publics, | Comm. du gouv., | Id. |

---

La ligne a été livrée à l'exploitation, le 6 janvier 1867, pour le transport des marchandises, par charges complètes; le 14 janvier pour les autres marchandises de tout poids, et le 29 janvier pour le service des voyageurs et des marchandises.

---

La distance de Braine-le-Comte à Gand est de 65,823 mètres dont 58,170 mètres construits par la Compagnie et 7,653 mètres en commun avec l'État, savoir : 600 mètres de la station de Braine jusqu'au raccordement et 7,053 mètres de Melle à Gand (distances données par la Compagnie).

STATIONS.— **Braine-le-Comte** à : Rebecq-Rognon, 6,150 mètres; Enghien, 12,917; Gammerages, 20,840; **Grammont**, 29,087; Lierde-Sainte-Marie, 35,609; Sotteghem, 42,998; Baeleghem, 45,775; Scheldewindeke, 50,361; Moortzeele, 52,250; Landscauter, 55,339; Melle, 58,171; **Gand** (station), 65,224; **Gand** (entrepôt ou bassin), 67,821 mètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 27 avril 1867 et 25 avril 1868.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Cette ligne est exploitée par l'État depuis le mois de janvier 1867 (1).

Elle est à double voie sur tout son parcours, avec des rampes de six millimètres entre Braine et Grammont, et de dix millimètres entre Grammont et Gand.

Son tracé, au lieu de suivre une vallée, coupe trois crêtes de partage entre la Senne et la Marcq, la Marcq et la Dendre, la Dendre et l'Escaut, ce qui en a rendu la construction assez difficile et par suite assez coûteuse.

Les plans primitivement approuvés ne comportaient, entre Sotteghem et Melle, qu'une seule station, celle de Scheldewindeke. Pour satisfaire au désir de M. le Ministre des Travaux publics, et afin de mieux desservir ces contrées si populeuses, M. Er. Boucquéau, entrepreneur général des travaux, consentit à y établir trois stations en plus, sous les noms de Baeleghem, Moortzeele et Landscauter.

Le Bilan de la Société, au 31 décembre 1866 (2), constate le versement de 80 p. c. sur les actions et la remise de 16,200 obligations à l'entrepreneur général.

Depuis cette époque, le dernier versement a été opéré sur les actions, qui sont ainsi complètement libérées, outre le solde des 20,833 obligations du capital de la Société (3), qui a été remis à M. Er. Boucquéau.

Le capital actions, réuni aux obligations, ne porte qu'à 184,000 fr. le kilomètre de chemin à double voie, ce qui exigera un intérêt facile à obtenir, eu égard à l'importance que doit avoir la ligne qui forme le trait d'union nécessaire entre les provinces wallonnes et flamandes. C'est la communication la plus directe entre les bassins houillers de Charleroi et du Centre avec Gand et au delà.

La ligne a été très faiblement exploitée, surtout sous le rapport des voyageurs, depuis son ouverture, en 1867, jusqu'au mois de mai 1868 ; elle n'a donc pu donner les résultats que l'on peut en attendre.

Néanmoins, la part de 50 p. c. de la recette brute revenant, en 1867, à la Société, a suffi à servir l'intérêt de 15 fr. aux obligations, à rembourser 47 obligations amortissables dès la première année d'exploitation, et à payer aux actions privilégiées un intérêt de 5 p. c.

(1) *Voir* les conditions pages 246-47 du premier *Annuaire*

(2) Le Bilan et le compte des Profits et Pertes de l'exercice 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

(3) *Voir* page 247 du premier *Annuaire*.

# CHEMIN DE FER DE BRUGES A BLANKENBERGHE.

*(Voir page 249 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *A Bruges.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — DIRECTION. | | |
|---|---|---|---|
| PARENT-PÉCHER, | Banquier, | Président, | Bruges. |
| DELWART (E.), | Avocat, | Admin.-délégué, | Gand. |
| DU TOICT D'OYVAERNEST (V^te AD.), | Propriétaire, | Administrateur, | Bruxelles. |
| THÉVENET (J.), | Ingénieur, | Id. | Mont-sur-Marchienne. |
| VANDERSPIET (L.), | Chef de division à la Banq. Nat., | Id. | Bruxelles. |
| FOURREZ (A.), | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| MEYNNE (CH.), | Avocat, | Id. | Bruges. |
| PLOUVIER (P.), | Propriétaire, | Id. | Gand. |
| VAN DER PLANCKE (F.), | Id. | Comm. du gouv., | Bruges. |

---

| | | |
|---|---|---|
| WILMART (L.), | Directeur-gérant, | Bruges. |

---

Exploitation de 14,560 mètres (1), dont 2,250 mètres construits par l'État entre Bruges (État) et Bruges (bassin), mais entretenus par la Compagnie de Bruges à Blankenberghe, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Bruges** (État) à : **Bruges** (bassin), 2,250 mètres; Dudzeele, 7,370; Lisseweghe, 10,401; **Blankenberghe**, 14,560 mètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 14 mai 1867 et 14 mai 1868.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

---

### Chemin de fer de Blankenberghe à Heyst.

1866. A. R. 14 juin, conv. 16 décembre 1861 et 16 mai 1866, *Mon.* 27 juin. Loi 8 juillet 1865, ass. gén. 9 juin 1866.

Conces. : Soc. an. du ch. de fer de Bruges à Blankenberghe.

Cette concession est accordée à titre d'extension, avec l'autorisation, pour ladite Compagnie, d'établir cette ligne sur la digue du Comte Jean et la charge, pour la même Compagnie, d'exécuter préalablement à cette digue les travaux d'exhaussement et de renforcement que commande la sécurité du littoral.

(1) Les voies d'évitement ont une longueur de 1,086 mètres.

*Tracé.* — Blankenberghe jusqu'au village de Heyst. — Rails de 34 kilog. — Terme d'exécution des travaux : 1er avril 1867 ; délai d'ouverture de la ligne à l'exploitation : 1er juin 1867.

La Société concessionnaire s'engage à exécuter ces derniers travaux, préalablement à l'établissement du chemin de fer, moyennant un prix de 425,267 fr., conformément au projet dressé sous la date du 1er juillet 1865, aux clauses et conditions du cahier des charges du 30 octobre 1863 et à celles du devis spécial descriptif des travaux dressé le 30 mars 1866 par M. l'ingénieur Piens.

L'assemblée générale du 9 juin 1866 a approuvé la convention passée le 16 mai précédent avec M. le Ministre des Travaux publics et a donné au Conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires pour s'assurer, par une émission d'obligations, les ressources financières indispensables, soit à l'exécution du prolongement de la ligne, soit aux travaux et fournitures à exécuter par suite de cette extension.

**Prorogation des délais fixés pour l'achèvement des travaux.**

1867. A. R. 16 août, *Mon.* 25 août.

Les délais fixés pour l'achèvement des travaux d'exhaussement et de renforcement de la digue du Comte Jean sont prorogés au 1er janvier 1868, et ceux pour la mise en exploitation du chemin de fer, au 1er juillet 1868.

D'autre part, remise est accordée à la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe des retenues qu'elle a encourues du chef de retard dans l'exécution des travaux qui lui incombent.

---

## Notice.

L'année 1866, qui a été exceptionnellement défavorable au trafic des chemins de fer, pour des causes que tout le monde connaît et apprécie, devait surtout faire sentir sa fâcheuse influence sur le transport des voyageurs vers une ville de bains.

En effet, le mouvement de 1866, comparé à celui de 1865, accuse une diminution de 34,223 voyageurs (113,972 au lieu de 148,195) sur la ligne de Bruges à Blankenberghe.

L'élan donné au développement de la ville de Blankenberghe, arrêté par la crise de 1866, a repris, en 1867, une nouvelle vigueur et a ramené le mouvement et le trafic ; la recette des voyageurs a atteint 139,401 fr., ce qui a permis de donner, après payement des intérêts des obligations, un dividende de 5 francs par action.

La Société a obtenu, en 1866, la concession de la ligne de Blanken-

berghe à Heyst, dont elle a remis à forfait l'entreprise des travaux de renforcement et d'exhaussement de la digue du Comte Jean.

La mise en exploitation de cette ligne est fixée pour la saison des bains en 1868.

La concession d'un chemin de fer de Bruges à Waereghem (*voir* la Société suivante), avec préférence vers Tournai et Valenciennes, accordée, en 1867, à M. L. Wilmart, a été reprise par la Société de Bruges à Blankenberghe dans son assemblée générale du 22 janvier 1868.

Cette reprise était une nécessité, car la ligne de Bruges-Waereghem, décrétée par la loi du 31 mai 1866, avait figuré comme apport lors de la constitution de la Société des Bassins houillers du Hainaut (1). Si cette Société avait obtenu définitivement la concession, elle aurait détourné, au détriment de Blankenberghe, tout le trafic du Hainaut, Lichtervelde et Thourout, vers Ostende.

Le but de ce chemin c'est Tournai, où se trouve le bassin calcaire le plus important du pays, c'est le transport de la chaux et de la pierre de taille, par la ligne la plus courte non-seulement vers Bruges, mais encore vers Gand jusqu'à Waereghem, en tout cas la section de Bruges à Waereghem dessert une population de 60,000 habitants, non compris celle de Bruges.

Déterminée par ces considérations, la Compagnie a autorisé le conseil à émettre 18,000 obligations, qui sont affectées à la section de Bruges à Waereghem, avec une réserve pour commencer le prolongement vers Tournai.

En tous cas, le capital Bruges-Waereghem ne dépassera pas 129,000 fr. *papier,* par kilomètre, matériel, intérêts et frais généraux compris.

Les titres nouveaux porteront la mention expresse qu'ils sont primés par les anciens pour toute la recette du réseau actuel, mais ils primeront ces derniers sur la recette entre Bruges et Tournai. La comptabilité des deux entreprises sera distincte.

Des négociations avaient été entamées pour la prise à bail de l'exploitation de la ligne d'Ostende à Armentières, mais la Compagnie de ce chemin de fer a passé, en 1867, un traité avec la Société générale d'exploitation; la Compagnie de Bruges à Blankenberghe a, pour ce fait, intenté un procès à celle d'Ostende à Armentières.

### Chemin de fer de Bruges à Waereghem par Thielt (2).

1867. A. R. 6 sept., conv. 20 août, *Mon.* 12 sept., loi 31 mai 1866.
Conces. : L. Wilmart.
Construction et exploitation aux clauses et conditions du cahier des

(1) *Voir* page 241 du premier *Annuaire*.

(2) L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, tenue le 22 janvier 1868, a voté, par 103 voix contre 5, la reprise de la concession de cette ligne et a autorisé le conseil à émettre 18,000 obligations (*voir* la notice de la Société Bruges-Blankenberghe).

charges, approuvé par A. M. du 20 février 1866 (*voir* page 7). — Terme d'exécution le 6 mars 1870.

*Tracé.* — Bruges, Thielt, Waereghem.

Toute cession d'exploitation devra être ratifiée par le gouvernement. Néanmoins, il sera loisible au concessionnaire de traiter avec la Compagnie de Bruges à Blankenberghe.

Toutefois, si cette dernière Compagnie cédait elle-même son exploitation à d'autres, la présente autorisation serait considérée comme nulle et non avenue, à moins de ratification ultérieure (1).

Droit de préférence pour le prolongement du chemin de fer depuis Waereghem sur Avelghem, Pecq et Tournai, jusqu'à la frontière française, dans la direction de Valenciennes.

Construction à simple voie. Néanmoins, le gouvernement pourra exiger que les travaux d'art soient faits pour double voie quand la ligne aboutira à Tournai.

Inclinaison longitudinale, 5 millimètres au maximum.

En cas de constitution d'une société anonyme, le capital à former pour la construction de la ligne et la fourniture du matériel fixe et roulant ne pourra dépasser 130,000 fr. par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation de ce capital ne pourra dépasser 4,200 fr. par an et par kilomètre.

---

La longueur de la ligne de Bruges-Waereghem-Tournai sera d'environ 82 kilomètres, non compris les embranchements demandés.

---

(1) Cette dernière clause n'avait pas encore été insérée dans les contrats passés jusqu'à ce jour avec le Département des Travaux publics.

# CHEMIN DE FER DIRECT DE BRUXELLES A LILLE ET CALAIS.

## (SECTIONS DE HAL A ATH ET DE TOURNAI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.)

Exploitation par l'État (*voir page 257 du premier Annuaire*).

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue de la Loi, 72, à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — | COMMISSAIRES. — | BANQUIER. |
|---|---|---|---|
| **SCHAKEN** (P.), | Propriétaire, | Président, | St-Maurice (France). |
| **OPPENHEIM** (J.), | Id. | Vice-Président, | Bruxelles. |
| **BRUNEAU** (A.-B.), | Représentant, | Admin.-délégué, | Id. |
| **BELLEFROID** (V.), | Propriétaire, | Administrateur, | Liége. |
| **BLIN** (E.), | Id. | Id. | Paris. |
| **BESART**, | Ingénieur en chef. | Id. | Bruxelles. |
| **DE VRIÈRE** (B^on A.), | Ministre d'État et représentant, | Id. | Id. |
| **ERRERA** (J), | Banquier, | Id. | Id. |
| **OPPENHEIM** (P.), | Avocat, | Id. | Id. |
| **CHÈVREMONT** (H.), | Ingénieur civil, | Commissaire, | Herstal (Liége). |
| **DEMONCEAU** (J.), | Banquier, | Id. | Liége. |
| **DOLEZ** (Père), | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| **JOURET** (J.), | Id. | Id. | Lessines. |
| **LAVALLÉE** (H.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| **ROMBERG** (E.), | Direct.-gén. hon. au min. de l'int., | Id. | Id. |
| **WIENER** (L.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| **KISSEL**, | Dir. au min. des affaires étrang., | Comm. du gouv., | Id. |
| **ERRERA-OPPENHEIM** (J.), | Propriétaire, | Banquier, | Id. |

---

LONGUEUR DES LIGNES ET DATES DE LEUR MISE EN EXPLOITATION.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 9,921 | mètres. | — Tournai à la frontière. | 1er décembre 1865 (date de l'ouverture jusqu'à Lille). |
| 38,187 | id. | — Hal à Ath. | 16 janvier 1866, marchandises. 1er février 1866, voyag. et marchand. |
| 48,108 (1) | id. | dont 3,816 mètres exploités en commun (2), ce qui réduit à 44,292 mètres, la longueur construite par la Société. | |
| 14,610 | id. | — Frontière à Lille, section construite et exploitée par le Nord-Français. | |
| 14,000 | id. | — Bruxelles à Hal faisant partie du réseau de l'État. | |
| 32,000 | id. | — Ath à Tournai faisant partie de la ligne de Tournai à Jurbise. | |
| 108,718 | id. | environ pour la distance de Bruxelles à Lille. | |

---

STATIONS. — **Hal** à : Saintes, 7,154 mètres ; **Enghien**, 15,439 ; Bas-Silly 24,221 ; Ghislenghien, 28,956 ; **Ath**, 38,397 mètres. — **Tournai** à : Blandain, 7,213 mètres ; à la frontière, 9,885 mètres (distances d'après l'État).

(1) Longueurs données par la Compagnie.

(2) 118 mètres de Hal au raccordement, en commun avec l'État.
483 id. Tournai id. id. Tournai à Jurbise.
3,246 id. id. id. id. l'État (vers Lille).

**Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 avril 1867 et 25 avril 1868.**

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Les concessions de la Compagnie comprennent deux sections de chemins de fer, de 48 kilomètres, formant le complément de la ligne la plus directe de Bruxelles vers Lille et Calais.

Bien que la première section, de Hal à Ath, ait été mise en exploitation le 16 janvier 1866 et la deuxième section, de Tournay à la frontière française, le 1er décembre 1865, ce n'est qu'à dater du 1er mai 1866 que la Compagnie est entrée en possession de ces lignes.

Ce chemin de fer, construit par les concessionnaires, est exploité par l'État, qui a droit à la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature qui ont lieu sur les lignes concédées.

Le produit des voyageurs a été supérieur à celui des marchandises en 1866 et en 1867.

L'année 1867, comparée à 1866, a donné une augmentation de recette de 26 p. c.; les voyageurs entrent pour environ 40 p. c. et les marchandises seulement pour 14 p. c. dans cette augmentation.

Ces deux faits prouvent que les relations de voyageurs se développent beaucoup plus facilement que les relations d'affaires ; ces dernières sont appelées à prendre une grande extension dans un avenir peu éloigné.

En effet, le chemin de fer de Tournai à Jurbise, qui se trouve dans des conditions analogues sous le rapport de l'étendue de la ligne, du pays qu'elle dessert et du mode d'exploitation, avait également, dans le principe, le chiffre des voyageurs beaucoup plus élevé que celui des marchandises. Le produit des voyageurs de ce dernier chemin n'a fait que doubler depuis le commencement de l'exploitation, tandis que celui des marchandises est devenu sextuple et les voyageurs n'entrent plus que pour *un tiers* dans la recette totale.

Les recettes du second semestre de 1866 de la Compagnie de Bruxelles à Lille ont donné un bénéfice de 3 p. c. sur le capital social, suffisant pour faire le service des actions privilégiées.

Les produits du premier semestre 1867 ont servi à payer le coupon de fr. 7-50 des actions privilégiées, et ceux du second semestre ont permis de payer entièrement le coupon d'intérêt des actions privilégiées et de pourvoir au remboursement, par 500 fr., de chacune des 60 actions privilégiées, désignées par le sort dans l'Assemblée générale du 25 avril 1868.

La ligne de Tournai à Jurbise n'a rapporté, la première année de son exploitation, qu'un bénéfice de 2 p. c. sur le capital. Elle donne aujourd'hui une recette brute de 38,000 fr. par kilomètre et un produit de près de 8 p. c.

# CHEMIN DE FER DU CENTRE.

**(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES, BAUME A MARCHIENNE, PIÉTON A LEVAL.)**

**Faisant partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 261 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue des Boiteux*, 10, *à Bruxelles*.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles*.

---

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| DE ROBIANO (Comte), | Sénateur, | Président, | Bruxelles. |
| ÉMÉRIQUE (L.), | Direct. de l'Union du Crédit, | Vice-Président, | Id. |
| MASKENS (L.). | Avocat, | Administrateur, | Id. |
| PONCELET (A.), | Ingénieur en chef, | Id. | Id. |
| SABATIER (O.), | Représentant, | Id. | Id. |
| SAINCTELETTE (A.), | Ingénieur, | Id. | Id. |
| WANDERPEPEN (G.), | Bourgmestre, | Id. | Binche. |
| ANSIAU, | Id. | Commissaire, | Casteau. |
| DUVIVIER (CH.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| DERBAIXE (E.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| DELAIRE (L.), | Id. | Comm. du gouv., | Id. |
| LA BANQUE DE BELGIQUE, | | Banquier, | Id. |
| NOËL ET Cie, | | Id. | Paris. |

---

MM. DIRECTION, EXÉCUTION ET EXPLOITATION.

| | | |
|---|---|---|
| LEBON (A.), | Directeur de la Compagnie, | Bruxelles. |
| DESPRET (V.), | Ingénieur en chef du service d'exécution, | Binche. |
| BASTIN (F.), | Chef du service des travaux neufs, | Id. |
| MEUNIER (E.), | Sous-chef d'exploitation, | Id. |
| LIGY (S.-B.), | Chef de comptabilité (service central), | Bruxelles. |
| RAIMERIES (J-.B.), | Service de la surveill. et de l'entret. de la voie, | Binche. |
| HANREE (P.), | Service de la traction et du matériel, | Id. |
| MAES (F.), | Service du mouvement et du trafic, | Id. |

---

Ouverture, le 21 février 1866, d'un raccordement de 4 kilom., de Saint-Hubert (La Louvière) à Bracquegnies, destiné au service des marchandises seulement.

---

Exploitation d'environ 73,141 mètres, y compris 19 kilom. pour le service des marchandises, à la fin de l'année 1866 et de 77,141 mètres (1) à la fin de 1867, y compris 23 kilom., pour le service des marchandises seulement.

STATIONS. — **Écaussines** à : Mignault, 3,644 mètres ; Houdeng-Goegnies, 8,601 ; **Baume**, 12,800 ; Cronfestu, 16,160 ; **Binche**, 21,160 ; Bonne-Espérance, 24,763 Peissant, 29,458 ; **Erquelinnes**, 35,535 mètres. — **Baume** à : Morlanwelz, 3,342 mètres ; Piéton, 7,572 ; Fontaine-l'Évêque, 11,593 ; **Monceau**, 16,631 ;

(1) La section de Piéton à Leval, de 6,050 mètres, a été ouverte en 1868 à l'exploitation.

**Marchienne**, 18,606 mètres. — Embranchements exploités pour le service des marchandises seulement : 1° de Monceau-Fontaine, 11 kilom.; 2° de Monceau-sur-Sambre, 5 kilom.; 3° de Bracquegnies, 4 kilom.; 4° de La Louvière, 3 kilom.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 juin 1867 et 11 mai 1868.

---

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

**Adhésion du chemin de fer du Centre au tarif des voyageurs des chemins de fer de l'État, introduit par l'A. M. du 20 mars 1866.** (*Voir* page 24.)

**1866.** Ordre de service n° 96 du 27 avril. (A dater du 1er mai.) (1)

Les stations du Centre délivreront des billets directs pour toutes les destinations reprises au tarif mixte.

**Modifications aux statuts de la Société.**

A. R. 16 sept., acte 28 août, *Mon.* 22 sept.

1° Ajouter au dernier paragraphe de l'article 50 :

« Cette proposition (2) devra préalablement être communiquée au conseil d'administration trois jours au moins avant l'assemblée générale, à moins que le conseil ne consente à la mise en délibération, malgré l'absence de cette formalité. »

2° Le dernier alinéa de l'article 55 est modifié comme suit :

« Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette dernière disposition, seront valables (3), quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, mais sans préjudice de la majorité des deux tiers des voix requises par le paragraphe premier. »

**Cession à bail de toutes les lignes et de tout l'avoir social du Centre, rien excepté ni réservé, à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.** (*Voir* page 112.)

**1867.** Traité 30 mars, ass. gén. extraord. 29 janv. et ass. gén. ord. du 29 juin. (A dater du 1er avril.)

Art. 4. ... La Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut sera substituée à la Compagnie du Centre dans tous les droits, charges, impôts quelconques, stipulations résultant de ses concessions,

(1) Depuis le 25 mai 1868, les bagages et les marchandises sont inscrits et les coupons de voyageurs délivrés jusqu'aux stations d'échange avec l'État, aux prix et conditions des tarifs intérieurs. La Société générale d'exploitation a offert de réduire, pour les transports mixtes avec l'État, 50 centimes par tonne de marchandises sur ses prix intérieurs, sous réserve de réciprocité absolue de la part de l'État.

(2) Toutefois, l'assemblée générale peut délibérer sur toute proposition faite en séance par 5 actionnaires ou par 2 commissaires au moins...

(3) ... pourvu que les actionnaires présents soient au nombre de 30 et représentent au moins le cinquième des actions émises.

cahier des charges et engagements envers le gouvernement, notamment en ce qui concerne les agrandissements d'installation, établissement de double voie, augmentation de matériel, etc., etc.

Les dépenses que nécessiteront les travaux et l'augmentation de matériel, dont il vient d'être parlé, seront remboursées par la Compagnie bailleresse à la Compagnie preneuse, au fur et à mesure qu'elles seront effectuées, mais après qu'elles auront été dûment justifiées et vérifiées. Ce remboursement se fera au moyen de la remise, par la Compagnie du Centre, d'un nombre de ses obligations, calculées au prix de 250 fr. chacune, correspondant au montant de la dépense justifiée. Le nombre des obligations à donner en payement ne pourra, en aucun cas, être supérieur au total de 16,000, l'excédant de la dépense sur ce nombre d'obligations, qu'exigeraient les travaux et l'augmentation de matériel préindiqués, devant être supporté exclusivement et sans indemnité par la Société des chemins de fer des Bassins houillers. Pour faire face au remboursement prémentionné, la Compagnie du Centre déposera à la Banque de Belgique 16,000 obligations, en tout semblables à celles émises à ce jour . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

La Compagnie des Bassins houillers s'engage, en outre, à exécuter, comme si elles avaient été contractées par elle-même, les conventions conclues par la Compagnie du Centre, soit avec l'État, soit avec d'autres compagnies ou administrations pour le service mixte, les services télégraphiques et l'usage commun des voies et stations, ainsi que toutes autres conventions relatives à l'exploitation des lignes . . . . . .

Art. 5. Outre les tantièmes de recette revenant aux Sociétés propriétaires des lignes de Braine-le-Comte à Courtrai, de Frameries-Chimay et du réseau du Brabant, lesquels seront payés directement, la Compagnie preneuse payera à forfait à la Compagnie bailleresse, pour prix du présent bail, les sommes suivantes : pour la première année, 1,785,000 fr.; pour la seconde année, 1,840,000 fr.; pour la troisième année, 1,895,000 fr.; pour la quatrième année et pendant toute la durée de la concession, 1,950,000 fr. (1) . . . . . . . . . . . .

---

## Notice.

Les lignes du Centre sont presque exclusivement des lignes de provenance, donnant lieu, par conséquent, à des frais considérables d'embar-

(1) En d'autres termes, la Société des Bassins houillers versera dans les caisses de celle du Centre, outre la somme nécessaire pour satisfaire au payement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations et autres charges sociales, savoir : la première année, 165,000 fr.; la seconde, 220,000 fr.; la troisième, 275,000 fr.; la quatrième et toutes les suivantes, jusqu'à la fin de la concession, 330,000 fr.

Cela permettra de servir aux actions un intérêt d'environ 2 à 3 p. c. la première année; 3 à 4 p. c. la seconde; 4 à 5 p. c. la troisième et 5 à 6 p. c. la quatrième année, tout en assurant l'amortissement des titres.

quement, manutention, composition de trains, chômage de matériel, etc., lesquels constituaient pour leur exploitation une charge très-lourde, car elle pesait sur un tout petit parcours.

Il était donc d'un intérêt majeur pour la Compagnie de développer son exploitation ; c'est dans ce but qu'elle fit, le 25 juillet 1865, un traité d'exploitation avec la Société des Bassins houillers du Hainaut, avant même la constitution de cette dernière.

Le 30 mai 1866, un autre traité est passé avec la Compagnie de Braine-le-Comte à Courtrai, et la même année, le Centre accepte l'exploitation des lignes formant le réseau du Brabant, dont la construction est assurée aux Bassins houillers.

Cet ensemble de lignes réunira les trois riches bassins houillers de Mons, du Centre et de Charleroi aux pays de consommation, les Flandres, le Brabant et Anvers.

Indépendamment d'immenses transports vers l'intérieur du pays, la jonction du réseau du Centre au Nord et à l'Est-Français, par la construction de la ligne de Frameries à Chimay, lui assurent un trafic aussi actif vers les importants départements industriels du nord-est de la France.

Le 29 janvier 1867, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Centre a approuvé un projet de traité, ratifié le 30 mars suivant, pour la cession de toutes les lignes et de tout l'avoir social de la Compagnie, rien excepté ni réservé, à la Société des Bassins houillers du Hainaut (1).

Bien que le Centre soit, depuis le 1er avril 1867, étranger aux chances bonnes ou mauvaises qui peuvent se rattacher à l'exploitation, il n'est cependant pas sans intérêt de constater le rapide développement du trafic sur ses lignes.

Les recettes brutes, qui s'étaient élevées à 1,274,279 fr., en 1865, ont atteint, en 1866, le chiffre de 1,702,239 fr., soit une augmentation d'environ 33 p. c.

En 1867, le compte des Profits et Pertes solde par un bénéfice de 227,217 fr., qui ont été appliqués de la manière suivante :

1° 100,000 fr. pour un dividende de 10 fr. par action ;

2° 121,217 fr. en amortissement de la dette flottante de la Société.

Nous allons maintenant donner un tableau comparatif du mouvement et de la recette des voyageurs pendant les sept derniers mois de 1865 (2) et 1866, afin de pouvoir apprécier l'influence exercée par le tarif de l'État du 1er mai 1866.

(1) *Voir* pour les conditions la page précédente.
(2) La ligne de Baume à Marchienne n'ayant été ouverte que le premier juin 1865 au service des voyageurs.

| DÉSIGNATION. | MOUVEMENT. | | RECETTE. | | MOYENNE par VOYAGEUR. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre. | | Francs. | | Centimes. | |
| **Année 1866.** | | | | | | |
| Service intérieur . . | 199,498 | 293,505 | 70,078 | 131,256 | 35.13 | 44.72 |
| Id. mixte . . . | 94,007 | | 61,178 | | 67.07 | |
| **Année 1865.** | | | | | | |
| Service intérieur . . | 144,550 | 211,415 | 69,647 | 116,438 | 48.18 | 55.07 |
| Id. mixte . . . | 66,865 | | 46,791 | | 69.98 | |
| Service intérieur . . | 54,948 | 82,090 | 431 | 14,818 | | |
| Id. mixte . . . | 27,142 | | 14,387 | | | |
| Différences en 1866 . | | + 36 p. c. | | + 13 p. c. | | — 19 p. c. |

Les chiffres ci-dessus démontrent que l'augmentation du mouvement provient surtout des voyageurs du service intérieur à petits parcours et, qu'au contraire, l'augmentation de la recette des transports mixtes provient, en grande partie, des voyageurs antérieurement compris dans le service intérieur, parce qu'ils ne pouvaient obtenir en 1865 des billets directs dans toutes les stations.

Si le produit moyen des voyageurs de 1865 avait été appliqué au mouvement de 1866, la recette totale aurait été de 161,633 fr. au lieu de 131,256 fr., soit de 30,377 fr. en plus.

Un autre résultat prouve que le nouveau tarif des voyageurs n'a pas été favorable au chemin de fer, c'est l'abaissement du produit moyen des voyageurs de 55.07 à 44.72.

L'influence défavorable du tarif des voyageurs du 1er mai se ressent partout où le chemin de fer de l'État peut faire concurrence aux lignes concédées, même avec des parcours sensiblement plus longs, exemple :

**De Courtrai à Ostende :**

| | | PRIX. |
|---|---|---|
| Par la Flandre Occidentale, 75 kilom. . . | fr. | 5.80 — 4.30 — 2.90 |
| Par Gand, 110 kilom. . . . . . . . . | » | 4.70 — 3.15 — 2.35 |

L'influence favorable que les prix réduits de l'État ont pu exercer sur les chemins de fer concédés, *non ralliés* au tarif, n'est guère appréciable que pour les lignes qui possèdent des points d'attraction, comme Spa et Blankenberghe.

# CHEMIN DE FER DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

(*Voir* page 275 du premier *Annuaire*.)

FAISANT PARTIE DES LIGNES NORD-BELGES.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Charleroi.*

---

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

| MM. | | | |
|---|---|---|---|
| MOUTON (L.-L.), | Entrepreneur de travaux publics, | Administrateur, | Paris. |
| ARNOLD (A.-W.), | Propriétaire, | Id. | Londres. |
| BENTINCK (G.). | Id. | Id. | Id. |

Ce chemin de fer a été livré à l'exploitation le 6 novembre 1852. Il a une étendue de 29,069 mètres à double voie, y compris 3,150 mètres (1) de voie construits par plusieurs Compagnies et exploités en commun avec la Compagnie du Nord, à des conditions déterminées.

---

Exploitation de 29,069 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Charleroi** à : Marchienne (zône), 4 kilom.; Landelies, 8; **Thuin**, 15; Lobbes, 17; La Buissière, 24; Solre-sur-Sambre, 26; **Erquelinnes**, 29,069 mètres.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Par acte du 3 novembre 1854, cette ligne a été prise à bail, pour toute la durée de la concession moins un jour, par le Nord-Français, qui s'est substitué à tous les droits comme à toutes les charges résultant de la concession et de ses statuts (2).

Le chemin de fer d'Erquelinnes à Charleroi, faisant partie intégrante de la ligne la plus directe de Paris à Cologne par Tergnier, devait nécessairement être recherché par la Compagnie du Nord-Français, qui prenait également à bail l'exploitation de la ligne de Namur à Liége. C'est donc en partie à sa position topographique que ce chemin a dû son rachat dans des conditions très-favorables pour les actionnaires.

De toutes les exploitations des chemins de fer belges, y compris même l'État, la ligne de Charleroi à Erquelinnes est celle qui rapporte le plus par jour-kilomètre. En 1866, ce produit a été de fr. 194-27, tandis qu'il n'avait atteint que 132 fr. à l'État, dont la recette kilométrique est encore bien supérieure à celle de toutes les autres exploitations belges.

(1) 650 mètres construits par la Compagnie de Charleroi à la frontière de France en 1853.
550 id. id. du Centre en 1853.
775 id. id. de Sambre-et-Meuse en 1852.
1,175 id. id. du Nord en 1855.

(2) *Voir* pour les conditions du bail page 277 du premier *Annuaire*.

# CHEMIN DE FER DE CHIMAY.

*(Voir page 284 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *A Chimay.*

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| LE PRINCE DE CHIMAY, | Propriétaire, | Président, | Chimay. |
| LICOT DE NISMES (A.), | Id. | Adm.-délégué, | Boussu-en-Fagne |
| DE ROBIANO (C^te L.), | Sénateur, | Administrat., | Waudrez-lez-Binche. |
| DU PRÉ (J.), | Ing. en chef, | Id. | Bruxelles. |
| TURLOT (J.), | Échevin, | Id. | Chimay. |
| VAN LEEMPOEL DE NIEUWMUNSTER (V^te), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| VAN HOEGAERDEN (AL.), | Ingénieur, | Id. | Id. |
| MALENGREAU ET C^ie (A.), | Propriét^res, | Banquiers, | Chimay. |

| MM. | DIRECTION ET EXPLOITATION. | |
|---|---|---|
| NYSSENS (E.), | Directeur, | Chimay. |
| HENSEGHEM (J.J.), | Service central, commercial et du mouvement, | Id. |
| BERLINGIN (E.), | Service de la voie et du matériel, | Id. |

Ouverture, le 5 mars 1866, d'une section de 10,985 mètres de Doische à Hastière.

Exploitation de 61,177 mètres (1) à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — Frontière à : **Momignies,** 1,533 mètres (ouvert en 1868); Villers-la-Tour, 9,589; **Chimay,** 14,384; Lompret, 19,375; **Aublain,** 20,925; Boussu-en-Fagne, 26,157; **Mariembourg,** 30,593; Matagne-la-Grande, 38,498; Matagne-la-Petite, 40,493; Romerée, 43,203; Romedenne, 46,281; Doische, 48,647; Agimont, 52,570; Hastière, 59,632 mètres. — Romerée à Romedenne, 3,078 mètres.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 avril 1867 et 30 avril 1868.

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

**Convention entre la Belgique et la France pour l'établissement d'un chemin de fer reliant la ligne de Soissons (2) à celle de Chimay** (station de Momignies).

1866. Conv. 15 janvier, ratifiée le 6 février, *Mon.* 9 février.

| | | |
|---|---|---|
| (1) Frontière à Momignies (en 1868) | 1,533 | 62,710 mètres. |
| Mariembourg à Chimay | 16,209 | |
| Chimay à Momignies | 12,851 | |
| Mariembourg à Romedenne et à Doische | 21,132 | |
| Doische à Hastière | 10,985 | |

y compris 3,004 mètres construits sur le terrain du Nord-Belge, jusqu'à l'axe du bâtiment de la station de Hastière.

(2) La section de Soissons à Laon a été mise en exploitation le 4 janvier 1866.

Art. 6. Les travaux de construction seront poussés de manière à arriver en même temps à l'achèvement des chemins de fer sur les deux territoires. Dans tous les cas, l'exploitation devra s'ouvrir, sur chacun d'eux, au plus tard, le 22 septembre 1869.

Art. 8. Il ne sera fait aucune distinction entre les habitants des deux pays, soit pour le prix des transports, soit pour le temps d'expédition, et les transports à effectuer d'un territoire vers l'autre ne seront pas moins favorablement traités, quant au temps et aux prix d'expédition, que ceux qui s'effectuent dans l'intérieur des limites respectives de chaque territoire.

**Agrandissement de la station de Mariembourg** (expropriation d'emprises).

**1866**. A. R. 3 février, *Mon*. 8 février.

---

## Notice.

La Société de Chimay a ouvert la section de Doische à Hastière le 5 mars 1866, et ses travaux entre Momignies et la frontière française sont terminés ; la réception en a été faite par l'État belge et l'ouverture de l'exploitation a été autorisée par arrêté ministériel du 28 avril 1868.

Tous les travaux entrepris par la Compagnie se trouvent ainsi terminés. Isolée, la ligne de Momignies à Hastière n'était qu'une impasse ; reliée aux réseaux Nord-Belge et Nord-Français, elle fera partie d'une grande ligne internationale de Paris vers l'Allemagne et la Hollande, par Soissons, Laon, Chimay, Dinant, Namur et Liége. En outre, elle mettra les bassins houillers de Liége et de Charleroi en communication directe avec toutes les usines métallurgiques et les nombreuses filatures d'Anor, de Hirson et de Fourmies.

Cette ligne se divise en trois parties principales :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Paris à la frontière de Belgique de. . . . | 210 | kilomètres. |
| 2° Frontière de Belgique à Hastière . . . . | 60 | id. |
| 3° Hastière à Liége. . . . . . . . . . . | 103 | id. |
| Total. . . | 373 | id. |

La Compagnie du Nord ayant 313 kilomètres, sur ce parcours de 373 kilomètres, on doit supposer qu'elle tiendra à s'assurer la possession du chemin de fer de Chimay.

Le trajet de Paris à Liége, par Erquelinnes, est plus long de quelques kilomètres et le Nord doit emprunter la section de l'État de Charleroi à Namur de 37 kilomètres, tandis qu'en acquérant le petit tronçon de 60 kilomètres, cette Compagnie devient seule maîtresse absolue de la ligne de Paris à Liége, c'est-à-dire de la grande voie d'Allemagne.

306 kilomètres sont déjà en exploitation, 8 kilomètres seront ouverts dans le courant de 1868, les 59 kilomètres restant doivent être terminés le 30 juin 1869, et la convention internationale fixe au 22 septembre suivant l'ouverture générale de la ligne.

La Société de Chimay va donc bientôt atteindre le but de sa constitution; ce n'est qu'après la mise en exploitation de cette grande artère de voies ferrées qu'elle aura toute l'importance qu'elle doit acquérir par la force des choses, la ligne de jonction des deux grandes lignes du Nord devant nécessairement profiter de tous les transports qui passeront de l'une vers l'autre.

L'administration de la Société a considéré le chemin de fer de Chimay comme étant en construction, jusqu'à ce que la jonction soit opérée avec le réseau français.

Les mesures financières prises permettent d'attendre avec sécurité l'achèvement de la ligne totale en septembre 1869, le payement de toutes les charges de la Société étant assuré au delà même de cette époque.

Au 1er septembre 1869, le capital de la Compagnie se composera de 36,685 obligations et de 3,800 actions, formant un capital évalué à 12,905,500 francs. La concession étant de 64 kilomètres, y compris l'embranchement de Romerée à Romedenne, cela fait revenir le kilomètre à 201,649 fr., y compris le matériel, qui entre pour 15,229 fr. dans cette somme, soit une moyenne de 186,419 fr. par kilomètre de voie construite.

Les charges de la Société, basées sur le capital de 36,685 obligations à intérêt de 15 fr., s'élèveront, à partir de 1869, à 550,275 fr., plus l'amortissement de 69,500 fr., soit à un total de 619,775 fr. par an.

En supposant une exploitation à raison de 50 p. c., il faudrait à la Compagnie une recette brute de 1,239,600 fr. par an pour payer ses charges, ce qui fait 20,660 fr. par kilomètre, en ne prenant que les 60 kilomètres de la ligne principale et en faisant abstraction de l'embranchement précité.

Une recette kilométrique de 20,660 fr. représente 57 fr. par jour-kilomètre, tout l'excédant qui pourra être obtenu reviendra aux 3,800 actions.

Or, les lignes de Charleroi à Erquelines, de Mons à Hautmont et de Pepinster à Spa qui, avant leur jonction à de puissantes compagnies, étaient à peu près dans la même situation que celle de Chimay, ont donné, en 1866, par jour-kilomètre, fr. 194-27, fr. 99-97 et fr. 72-15.

Ces chiffres parlent assez pour permettre d'apprécier quel avenir est réservé à la Société de Chimay.

---

# CHEMIN DE FER DE DENDRE-ET-WAES

## ET DE BRUXELLES VERS GAND PAR ALOST.

**Exploité par l'État** *(voir page 295 du premier Annuaire).*

**SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION :** ***Montagne du Parc, 3, à Bruxelles.***

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — | COMMISSAIRES. — | BANQUIER. |
|---|---|---|---|
| LIEDTS (CH.), | Ministre d'État, | Président, | Bruxelles. |
| DE MOT (J.-A.), | Propriétaire, | Adm., secrétaire, | Id. |
| MALOU (J.), | Sénateur, | Administrateur, | Id. |
| VAN VOLXEM-MARISCHAL (G.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| DOFFEGNIES (H.), | Dir. de la Soc. gén., | Id. | Id. |
| VEYDT (L.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| DU MONCEAU DE BERGENDAEL (H.), | Id. | Id. | Id. |
| ORBAN (L.), | Id. | Direct.-Administ., | Id. |
| T'KINT DE NAEYER, | Id. | Commissaire, | Id. |
| DU VAL DE BEAULIEU (Cte AD.), | Id. | Id. | Id. |
| BRUGMAN (V.), | Id. | Id. | Id. |
| PAQUET (J.-N.), | Id. | Id. | Id. |
| MASQUELIN (F.), | Id. | Id. | Id. |
| DU MONCEAU (Cte J.), | Id. | Id. | Id. |
| BRUNEAU (A.), | Id. | Id. | Id. |
| QUOILIN (J.-C.), | Sec. gén. du départ. des finances, | Comm. du gouv., | Id. |
| SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, | | Banquier, | Id. |

**Exploitation de 106,667 mètres (1) à la fin des exercices 1866 et 1867.**

STATIONS. — **Ath** à : Rebaix, 4,480 mètres; Papignies, 8,020; **Lessines**, 11,100; Acren, 13,459; **Grammont**, 18,207; Schendelbeke, 21,997; Ideghem, 23,657; Santbergen, 26,377; **Ninove**, 32,404; Denderleeuw, 39,587; Erembodeghem, 43,084; **Alost**, 46,049; Audeghem, 55,012; **Termonde** (station), 57,854; Zele, 65,952; **Lokeren**, 72,248 mètres. — **Bruxelles** à : Laeken, 2,675 mètres; Jette, 4,669; Berchem-Sainte-Agathe, 7,781; Dilbeek, 11,125; Bodeghem-Saint-Martin, 13,920; Ternath, 16,926; **Denderleeuw**, 23,904 mètres. — **Alost** à Lede, 4,873 mètres; Schellebelle, 10,515 mètres.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 19 février 1867 et 18 février 1868.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Ces chemins de fer sont exploités par l'État, qui donne à la Société les trois quarts des recettes brutes perçues du chef des transports de

(1) 108,283 d'après les *Renseignements statistiques* recueillis par le Département des Travaux publics (année 1865) : Bruxelles à Gand par Alost, 34,171, et Ath à Lokeren, 74,112.

toute nature, ayant soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination l'une ou l'autre des stations de Dendre-et-Waes, Ath exclusivement (1). C'est la seule convention que le gouvernement ait établie sur de telles bases.

Le système d'exploitation de Dendre-et-Waes n'a rien à redouter du bon marché des transports qui, appliqué d'une manière rationnelle, doit développer le trafic et augmenter la recette brute ; or, c'est dans celle-ci que la Société prend sa part, *sans avoir à participer au surcroît de dépense que l'activité du mouvement occasionne.*

On voit, par la comparaison des dix premiers mois des exercices 1865 et 1866, que la recette des voyageurs a diminué de 12,638 fr. En janvier, février et avril, il y a eu un accroissement de 8 à 14 p. c. environ, en mars et mai, les recettes ont été stationnaires et, à partir du mois de juin, un mouvement de recul s'est déclaré ; mais, en 1867, la recette des voyageurs a augmenté de 26,756 fr., c'est-à-dire de plus de 5 p. c. sur 1866.

Le produit des marchandises, pendant les dix premiers mois de 1866, a dépassé de 150,260 fr. celui de la période correspondante de 1865, ce qui représente 18 1/2 p. c. ; en 1867, il y a eu diminution de 139,012 fr., soit 14 p. c. sur le trafic des marchandises. L'augmentation de 1866 doit être attribuée, en grande partie, aux transports extraordinaires de matériaux en destination de Grammont, pour la construction du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

L'ouverture de cette ligne, qui est exploitée par l'État, a aussi modifié, dans une mesure prévue, le quantum de la part de la Compagnie dans quelques-unes des recettes ; d'un autre côté, elle lui a procuré de nouvelles relations.

Le revenu acquis successivement aux actions, qui avait augmenté (2) depuis l'ouverture de la ligne jusqu'en 1866, a subi, en 1867, une diminution par rapport à 1866. Ce revenu a été a peu près le même que celui obtenu en 1865 (7.30 p. c. au lieu de 7.28 p. c.).

Il est probable que les revenus de la Société reprendront leur progression ascendante, quand les transactions commerciales et industrielles se relèveront de leur atonie.

(1) *Voir* page 297 du premier *Annuaire*.
(2) *Voir* le tableau n° 4 de la page 301 du premier *Annuaire*.

# CHEMIN DE FER D'EECLOO A ANVERS.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue Allard*, 29, *à Bruxelles*.

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| VAN DEN HECKE DE LEMBEKE (V.), | Conseiller provinc., | Président, | Gand. |
| DELWART (E.), | Avocat, | Administrat., | Id. |
| VANDEMAELE-LANSEWEERT (C.), | Négociant, | Id. | Id. |
| BACLE (AUG.), | Banquier, | Id. | Id. |
| PLOUVIER (P.), | Id. | Id. | Id. |
| VAN ESPEN (F.), | Dir. gér. des ch. de fer Liég.-Limb., | Id. | Bruxelles. |
| DU TOICT D'OYVAERNEST (Vte A.), | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| BLAES (L.), | Id. | Id. | Id. |
| DE GRAEVE (O.), | Greffier provincial, | Id. | Gand. |
| DE BORCHGRAVE (J.), | Propriétaire, | Id. | St-Gilles-Waes. |
| VAN DEN BULCKE-FIÉVÉ, . | Industriel, | Id. | Gand. |
| DE PERRE (F.), | Secrét. du Conseil, | | Bruxelles. |

La longueur approximative de cette concession est de 65 kilomètres.

Date des ass. gén. ord. des actionnaires : 28 décembre 1867.

## Sommaire d'arrêtés divers.

1867. A. R. 2 mars, conv. 23 fév., *Mon.* 13 mars, loi 31 mai 1866.

Conces. : Fr. de Perre.

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 février 1866 (*voir* page 7). Terme d'exécution, 2 mars 1870.

Établis. à simple voie.

*Tracé.* — Station d'Eecloo, et de là traverser les voies ferrées concédées de Gand à Terneuzen, de Lokeren à Zelzaete et de Malines à Terneuzen, pour aller aboutir à une station à établir au niveau de la digue de l'Escaut, soit à côté de la station de la Tête-de-Flandre du chemin de fer d'Anvers à Gand, soit à deux cents mètres en deçà du fossé du fort de Burgt.

Si la construction d'un pont sur l'Escaut était ultérieurement décidée, il pourra être établi une station commune à l'usage des chemins de fer d'Eecloo à Anvers et de Gand à Anvers.

Par dérogation à l'article 11, § 4, du cahier des charges, le ballast

sera semblable à celui des chemins de fer de Gand à Zelzaete, de Lokeren à Zelzaete et du pays de Waes.

Art. 9. Si le concessionnaire cédait sa concession à une Société anonyme, le capital nominal à former pour la construction du chemin de fer et pour la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne ne pourra dépasser 130,000 fr. par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie du capital ne pourra dépasser 4,200 fr. par an et par kilomètre.

### Chemin de fer d'Eecloo à Anvers.

1867. A. R. 12 déc., acte 21 nov., *Mon.* 20 déc.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

Art. 5. La Société pourra construire ou exploiter d'autres lignes ou embranchements de chemins de fer, dont elle obtiendra la concession ou dont elle louera, acquerra ou obtiendra l'usage à tout autre titre légal; prendre un intérêt, tant en Belgique qu'en Hollande, dans des entreprises de même nature; faire rapport de ses concessions à une autre Société; en céder en tout ou en partie l'exploitation ou la propriété.

Elle pourra se fusionner avec d'autres Compagnies de chemins de fer.

Art. 8. M. de Perre se réserve, à conditions égales, la préférence pour l'exécution des travaux du chemin de fer d'Eecloo à Anvers et ce pendant un mois, à dater de l'homologation royale des statuts.

Art. 9. Capital social 3,900,000 fr., représentés par 7,800 actions de 500 fr. chacune. Il sera émis, en outre, 15,625 obligations rapportant 15 fr. d'intérêt annuel. Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Art. 10. Dans le cas prévu à l'article 5, les ressources sociales pourront être augmentées par l'émission de nouvelles actions et obligations en vertu d'une décision de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires, qui fixera le taux d'émission des titres. Toutefois, les ressources à créer ne pourront, le cas échéant, dépasser le coût kilométrique à fixer par le gouvernement.

Art. 11. La somme totale effective des obligations émises ne pourra, dans aucun cas, excéder le montant versé ou libéré des actions.

Les administrateurs doivent posséder 20 actions et les commissaires 10 actions. L'assemblée générale se réunit régulièrement, au plus tard, dans la première quinzaine de juin; tout membre doit avoir 10 actions pour une voix et peut se faire représenter par un mandataire qui aura lui-même le droit de voter; nul ne peut réunir plus de 10 voix comme actionnaire et plus de 10 voix comme mandataire.

---

# CHEMIN DE FER D'EECLOO A BRUGES

**EXPLOITÉ PAR LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER D'EECLOO A GAND.**

(*Voir* pages 505 et 577 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Grand'Place,* 6, *à Bruges.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| LEFEBVRE (F.-J.), | Bourgmestre, | Président, | Iseghem. |
| NEELEMANS (J). | Propriétaire, | Administrateur-délégué, | Bruxelles. |
| DUJARDIN (J.), | Id. | Administrateur, | Bruges. |
| NEELEMANS (D.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| NEELEMANS (E.), | Id. | Id. | Eecloo. |
| LEFEBVRE (F). | Id. | Commissaire, | Iseghem. |
| SPROELANTS (L.), | Id. | Id. | Saint-Trond. |
| VERSTRAETE (C.), | Avocat, | Id. | Bruges. |
| THIRY (L.-G.), | | Commissaire du gouvernement, | |

---

Exploitation de 28,450 mètres (1) à la fin des exercices 1866 et 1867, y compris 2,050 mètres de parcours sur le chemin de fer de l'État, du point de bifurcation de Saint-Michel à la station de Bruges (État).

STATIONS. — **Eecloo** à : Balgerhoeke, 5 kilom.; Adeghèm, 7; Maldeghem, 10; Sysseele, 19; Steenbrugge, 26 kilom.; **Bruges** (État), 28,450 mètres.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 14 mai 1867 et 12 mai 1868.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

---

**Cession à bail de l'exploitation de la ligne à la Société d'Eecloo à Gand, pour un terme de quinze années** (à dater du 1er janvier 1867).

1867. A. R. 6 janv., conv. 25 oct. 1866, *Mon.* 10 janv., ass. gén. 21 août 1866.

La Société d'Eecloo à Gand se charge d'exploiter ou de faire exploiter par des tiers dont elle répondra, sous réserve, dans le dernier cas, d'approbation par les actionnaires de la Société d'Eecloo à Bruges, pendant toute la durée du bail, avec son matériel, son personnel et ses propres moyens, le chemin de fer actuellement en exploitation d'Eecloo à Bruges.

(1) Les voies d'évitement ont une longueur de 1,771 mètres.

Cette exploitation commencera le premier du mois qui suivra l'approbation des présentes par le gouvernement.

L'exploitation par la Société d'Eecloo à Gand comprendra l'entretien en parfait état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des bâtiments de station, du matériel fixe, le transport des voyageurs et des marchandises, et le service télégraphique.

La Société d'Eecloo à Bruges cède à la Société d'Eecloo à Gand, avec tous leurs avantages et charges, ses conventions, en date du 30 mars et du 31 mai 1864, avec l'État belge, établissant la communauté de la station de Bruges et déterminant les conditions de parcours sur les voies de l'État entre Bruges et Steenbrugge.

La Société d'Eecloo à Gand tiendra une comptabilité distincte des recettes du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, comptabilité que l'administration du chemin de fer aura le droit de contrôler.

La Société d'Eecloo à Gand prélèvera annuellement, sur le montant des recettes brutes, une somme de 100,000 fr., à titre de frais d'exploitation. Le surplus des recettes brutes, jusqu'à concurrence d'une égale somme de 100,000 fr., sera attribué à la Société d'Eecloo à Bruges ; lorsque cet excédant dépassera 100,000 fr. pour une année d'exploitation, la somme supérieure à ce chiffre sera partagée par moitié entre les deux Sociétés contractantes.

Il est formellement stipulé que si les recettes brutes d'une année n'atteignaient pas le chiffre de 100,000 fr., la Société d'Eecloo à Gand ne pourrait élever de ce chef aucune réclamation, la position des parties se trouvant définitivement fixée par le résultat de chaque exercice, quel que soit le produit des exercices suivants

Le matériel roulant, mobilier, outillage, existant sur la ligne d'Eecloo à Bruges, est cédé, moyennant 390,000 fr., à la Société d'Eecloo à Gand. (*Voir* pour la notice Eecloo à Gand.)

---

# CHEMIN DE FER D'EECLOO A GAND.

*(Voir pages 307 et 577 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Porte d'Anvers,* 15, *à Gand.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| **DUJARDIN** (J.), | Banquier, | Président, | Bruges. |
| **LEFÈVRE** (FR.-J.), | Propriétaire, | Administrateur, | Iseghem. |
| **NEELEMANS** (Is.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| **NEELEMANS** (D.), | Id. | Id. | Id. |
| **VERSTRAETE** (C.), | Id. | Id. | Bruges. |
| **DUJARDIN** (L.), | Id. | Commissaire, | Blankeberghe. |
| **NEELEMANS** (ED.), | Id. | Id. | Eecloo. |
| **AERNAUT** (R.), | Id. | Id. | Id. |
| **MONTHAYE,** | Id. | Commissaire du gouvernement, | Bruges. |
| **DUJARDIN** (E. et J.), | Id. | Banquiers, | Id. |

---

| MM. | DIRECTION ET EXPLOITATION. | |
|---|---|---|
| **AERNAUT** (C.), | Directeur-gérant, | Gand. |
| **HUÔLS** (L.), | Service central et contrôle, | Id. |
| **NEELEMANS** (L.), | Service de la comptabilité générale, | Bruges. |
| **MAVAUT** (A.). | Service de la vérification, | Gand. |
| **RYCKAERTS,** | Service du mouvement, | Eecloo. |
| **OVERDULVE,** | Service de la voie, | Gand. |

---

Exploitation de 19 kilom. (1) à la fin des exercices 1866 et 1867, dont 6,440 mètres exploités en commun avec la Société de Gand à Selzaete.

STATIONS. — **Gand** à : Wondelgem, 4 kilom.; Everghem, 7; Slèydinge, 10; Waerschoot, 15; **Eecloo,** 19 kilom.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 7 mai 1867, 5 mai et 11 juin 1868.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc**. (suite du premier *Ann.*).

---

**Adhésion de la Compagnie de Gand à Bruges à Eecloo au tarif des voyageurs du chemin de fer de l'État, introduit par l'A. M. du 20 mars 1866.** (*Voir* page 24.)

**1866.** Ordre de service n° 96 du 27 avril 1866. (A dater du 1er mai.) (2)

Les voyageurs en service mixte avec l'État recevront des billets directs jusqu'à destination.

(1) Les voies d'évitement ont une longueur de 5,168 mètres.
(2) Ce tarif était encore en vigueur en mai 1868.

**Modification aux statuts de la Société.**

1866. A. R. 24 nov., acte 31 oct. et 6 nov., *Mon.* 29 nov., ass. gén. 24 mars 1865 et 18 oct. 1866.

1° Suppression du dernier paragraphe de l'article 30 des statuts, c'est-à-dire de l'indemnité globale de 7,500 fr. accordée aux administrateurs et de 2,500 fr. pour les commissaires;

2° Le troisième alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes : Dans le cas où il y aurait lieu soit de prolonger ou de modifier le chemin de fer, soit d'augmenter notablement le matériel, la Compagnie pourra créer les ressources nécessaires à cet effet par de nouvelles émissions d'actions ou d'obligations ou par des emprunts. Le nombre total des obligations émises ne pourra dépasser 8,000 et le taux de l'intérêt et du remboursement devra être le même pour tous.

**Émission de 1,000 obligations de 500 fr., au taux de 280 fr.**

Avis du 14 déc., ass. gén. extraord. du 18 oct.

Ces 1,000 obligations nouvelles sont assimilées aux 4,000 obligations anciennes et doivent être versées intégralement le 1er janvier 1868.

**Prise à bail de l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges, pour un terme de quinze années, à partir du 1er janvier 1867.**

1867. A. R. 6 janv., conv. 25 oct. 1866, *Mon.* 10 janv. ass. gén. extraord. du 21 août 1866. (*Voir* pour les conditions, Eecloo à Bruges page 139.)

---

## Notice.

Depuis le 1er janvier 1867, la Société d'Eecloo à Gand a pris à bail l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges (1).

L'application du dernier tarif des voyageurs de l'État, du 1er mai 1866, a principalement affecté le trafic entre Gand et Bruges

Le nombre des voyageurs qui ont fait le parcours de Gand à Bruges s'est élevé, en 1865, à 22,654 voyageurs, ayant donné une recette de 48,480 fr.; on a 15,495 voyageurs et une recette de 29,114 fr. en 1866, et le chiffre des voyageurs descend à 13,392 et la recette à 24,532 fr. en 1867.

En comparant les résultats de l'exploitation pendant la période qui a précédé immédiatement et celle qui a suivi la mise en vigueur des nouveaux tarifs en 1866, avec les mois correspondants de 1865, on obtient, pour les cinq premiers mois de 1866, une augmentation de 30.38 p. c. sur le nombre des voyageurs et de 18.35 p. c. sur le chiffre de la recette; pendant les sept derniers mois, après la mise en vigueur du

(1) *Voir pour les conditions* : Eecloo à Bruges, page 139.

tarif réduit, il y a diminution de 53.71 p. c. sur le nombre des voyageurs et de 61.67 p. c. sur le chiffre de la recette des mois correspondants de 1865.

En 1867, la diminution pour la période des sept derniers mois, comparée à 1865, a été de 40.88 p. c. au lieu de 53.71 p. c. sur le nombre des voyageurs et de 49.39 p. c. au lieu de 61.67 p. c. sur le chiffre de la recette.

Maintenant, si l'on tenait compte de l'accroissement constant et annuel des recettes constaté depuis le commencement de l'exploitation, accroissement qui s'est maintenu jusqu'en 1866, pendant les cinq premiers mois, pour s'arrêter avec la mise en vigueur du nouveau tarif, on aurait une augmentation de 28,262 fr. en 1866 et 43,372 fr. en 1867, soit pour l'ensemble des neuf mois : 71,634 fr.

Ainsi, l'introduction du dernier tarif des voyageurs de l'État a déjà occasionné, du 1er juin 1866 au 31 décembre 1867, une perte réelle de 71,634 fr. à la Compagnie.

Le produit du transport des marchandises s'est beaucoup accru en 1867 ; il dépasse de 29 p. c. celui de 1866, de 55 p. c. celui de 1865, et de 93 p. c. celui de 1864.

---

## CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

### FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

*(Voir page 310 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Moorgate-Street*, 61, *à Londres*.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRE. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| SHEWARD (G.) Esq., | Propriétaire, | Président et adm.-délégué, | Londres. |
| AUSTIN (W.) Esq., | Avocat, | Administrateur, | Id. |
| BRASSEY (T.) Esq., | Entrep. de trav. pub., | Id. | Id. |
| HARRISSON (H.) Esq., | Id. | Id. | Surbiton. |
| TAYLOR (H.-T.) Esq., | Ingénieur, | Id. | Turnham-Green. |
| . . . . . . | | Comm. du gouv., | |
| LA BANQUE DE BELGIQUE, | | Banquier, | Bruxelles. |
| CITY BANK, | | Id. | Londres. |
| SNELLGROVE (A.) Esq., | Secrétaire du Conseil, | | Id. |

**Exploitation de 107 kilom., dont 8 kilom. pour le service des marchandises seulement, à la fin des exercices 1866 et 1867.**

STATIONS. — **Charleroi** (État) à : La Sambre, 2 kilom.; Bomerée, 7; Jamioulx, 9; Hameau-sur-Heure, 13; Berzée, 18; **Walcourt**, 21; Silenrieux, 25; Cerfontaine, 32; Senzeilles, 35; **Mariembourg**, 46; Olloy, 52; Vierves (douane belge), 55 kilom.; **Vireux** (douane française), 63,065 mètres. — **Walcourt**, à : St-Lambert, 7 kilom.; Froimont (bifurc.), 8; Florennes, 14 kilom. — **Froimont** à Philippeville, 4,546 mètres. — **Walcourt** à : Fraire, 7 kilom.; **Morialmé** (route), 11,841 mètres. — **Mariembourg** à Couvin, 5,466 mètres. — Embranchements pour le service des marchandises seulement : Berzée à Laneffe, 4,188 mètres. — Morialmé (route) à Morialmé (minières) 1,829 mètres. — La Sambre à Marchienne, 1,596 mètres.

### Notice.

L'abaissement exagéré des tarifs a fait beaucoup de tort en ne produisant pas des recettes en rapport avec l'augmentation des dépenses nécessitées par l'extension du mouvement, dépenses auxquelles la Société a dû coopérer.

Le dividende touché, pour 1866 et 1867, a été de 10 fr. par action comme les deux années précédentes.

Les conventions faites avec le Grand-Central subsistent toujours; aucun changement n'a été apporté aux droits acquis à la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse, malgré le traité passé en mars 1866 entre Anvers-Rotterdam et l'Est-Belge et celui du mois d'avril 1867 avec Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

# CHEMIN DE FER DE L'EST-BELGE

## FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

*(Voir page 322 du premier Annuaire.)*

**SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.**

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| MALOU (J.), | Sénateur, | Président, | Bruxelles. |
| FOY (Cte), | Propriétaire, | Administrateur, | Paris. |
| GALOS (H.), | Id. | Id. | Id. |
| GRÉBAN (CH.), | Dir. de la Soc. gén., | Id. | Ixelles-Bruxelles. |
| SPITAELS (F.), | Propriétaire, | Id. | Charleroi. |
| STOCLET (A.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| DOFFEGNIES (H.), | Dir. de la Soc. gén., | Commissaire, | Id. |
| GAUCHEZ-LEGRAIT (A.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| LETORET (CH.), | Id. | Id. | Mons. |
| D'OVERSCHIE DE NEERYSSCHE (Bon), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| T'KINT DE NAEYER, | Id. | Id. | Id. |
| VAN VOLXEM (J.), | Id. | Id. | Id. |
| VEYDT, | Dir. de la Soc. gén., | Id. | Id. |
| DULAIT, | Propriétaire, | Comm. du gouv., | Charleroi. |
| LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, | | Banquier, | Bruxelles. |

---

| | | | |
|---|---|---|---|
| VAN HOEGAERDEN (AL.), | Directeur-gérant, | | Bruxelles. |

---

Exploitation de 134,955 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867, dont 11,176 mètres pour le service des marchandises seulement.

STATIONS. — **Louvain** à : Héverlé, 3 kilom.; Weert-St-Georges, 11; Gastuche, 19; **Wavre**, 23; Limal, 26; **Ottignies**, 28; Court-St-Étienne, 31; La Roche, 36; Villers-la-Ville, 39; Tilly, 43; Marbais, 46; Ligny, 48; Fleurus; 52; Ransart, 57 kilom.; **Lodelinsart**, 60,399 mèt.; La Planche, 62 kilom.; **Charleroi** (ville-basse), 64 kilom.; Marcinelle, 64,721 mètres; **Charleroi** (État), 65,892 mètres. — **Lodelinsart** à : **Charleroi** (ville haute), 2 kilom.; Montigny-sur-Sambre, 5; **Châtelineau**, 8; Bouffioulx, 11; Acoz, 15; Gerpinnes, 18; Hensinnes, 21; Oret, 26; Morialmé (bifurcation), 28; Pavillons (Stave), 30; Florennes (Est-Belge), 33; Villers-le Gambon, 39; Merlemont, 42; **Romedenne**, 47; **Doische** (douane belge), 52 kilom.; **Givet** (douane française), 57,887 mètres. — Embranchements exploités pour le service des marchandises seulement : **Louvain** (station) à **Louvain** (bassin), 1,028 mètres. — **Lodelinsart** à Jumet, 3,786 mètres. — Embranchement de Dampremy, 766 mètres. — **Charleroi** (ville haute) à Gilly, 2,251 mètres. — Embranchement des Ardinoises, 1,780 mètres. — Embranchement des rivages, 1,565 mètres.

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 17 juin 1867 et 15 juin 1868.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

**Dépenses de premier établissement et d'exploitation de l'Est-Belge mises à la charge de la Société d'Anvers à Rotterdam.** (*Voir* la notice.)

**1866.** Traité du 28 mars. (A dater du 1er mai.)

**Modification aux statuts de la Société.**

A. R. 7 mai, acte 23 avril, *Mon.* 13 mai, ass. gén. 12 avril.

L'article 6 des statuts approuvés par A. R. du 31 mars 1859 (*voir* page 327 du premier *Annuaire*) est remplacé par les dispositions suivantes :

Le fonds social est remplacé par 60,000 actions de 500 fr. chacune.

Il peut, en outre, par décision de l'Assemblée générale, être émis des obligations, dont le montant total, calculé à raison de vingt fois leur intérêt annuel, ne peut dépasser la somme versée sur les actions (1).

**Délibération sur un traité d'exploitation, par le Grand-Central-Belge, des lignes de Landen à Hasselt et de Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle.**

**1867.** Ass. gén. ord. et extraord. des 17 juin et 1er juillet, *Mon.* 4 août.

Le traité proposé et le projet de convention à conclure avec la Société d'Anvers à Rotterdam ont été approuvés par l'Assemblée générale des actionnaires du 1er juillet (2).

## **Notice** (3).

L'année 1866, par des causes diverses bien connues, a été mauvaise pour presque toutes les Compagnies de chemins de fer, l'abaissement excessif des tarifs de l'État y a beaucoup contribué en les mettant dans l'alternative ou de renoncer aux transports ou de suivre l'État dans la voie de réduction des tarifs.

En effet, les transports pondéreux ayant, d'année en année, suivi une progression constante sur les lignes de l'Est-Belge (4), la situation de la Société serait tout autre si les prix de ces transports avaient pu être maintenus à un taux plus élevé.

(1) L'Est-Belge a émis 40,260 actions de 500 fr., soit 20,130,000 fr. Les obligations calculées d'après la règle généralement admise, au pair de 5 p. c., c'est-à-dire à vingt fois l'intérêt, représentent un capital de 11,069,800 francs.

Il reste donc, dans les limites du capital-actions, une somme de 9,060,200 fr., dont l'émission, calculée à 300 fr. pour 15 fr. d'intérêt, peut avoir lieu, en vertu de l'A. R. du 7 mai 1866.

(2) *Voir* plus loin le sommaire des arrêtés du Grand-Central, pour les conditions du traité d'exploitation d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen.

(3) *Voir* la notice du Grand-Central-Belge.

(4) *Voir* page 332 du premier *Annuaire*.

Le prix de transport des charbons de Charleroi à Louvain, fixé par l'acte de concession à fr. 4-90 par tonne, en 1852, avait déjà dû être réduit à fr. 3-20 en 1858.

Le chiffre de la recette par train-kilomètre fait ressortir l'influence des abaissements de tarifs sur le produit net. Ainsi, sur les lignes de l'Est-Belge, le train-kilomètre a produit : 5,898 en 1858; 5,446 en 1859; 5,221 en 1860; 5,163 en 1861; 4,282 en 1862; 4,166 en 1863 et seulement 3,856 en 1866.

Avec des tarifs rémunérateurs, même bien inférieurs à ceux qui étaient établis dans l'acte de concession, on aurait pu distribuer des dividendes au delà des intérêts, puisque le trafic n'a pas fait défaut.

Les dépenses d'exploitation demeurent constantes, quel que soit le prix des transports. Le bénéfice net des trains-kilomètres, qui était de 2,538 fr. en 1858, descend à 1,357 fr. sous le régime des tarifs en 1863.

L'extension des lignes de l'Est-Belge a exercé une influence favorable sur les recettes de la tonne embarquée, dont le produit moyen, de fr. 1-27 en 1862, atteint fr. 1-52 en 1863; mais il est à remarquer que la section de Lodelinsart à Givet est exploitée toute l'année et celle de Louvain à Herenthals à partir du mois de février 1863. Depuis la fusion avec la Compagnie d'Anvers à Rotterdam, ce produit moyen s'est élevé à 3 fr.

L'ouverture de la section de Turnhout à Tilbourg a eu lieu le 1er octobre 1867; son prolongement jusqu'à Utrecht doit être terminé en 1870 par le gouvernement hollandais; alors la voie ferrée sera non-interrompue de Givet et de Vireux à Utrecht, et formera le chemin le plus direct de l'est de la France et du centre de la Belgique vers Utrecht et Amsterdam et leurs aboutissants.

Comme nous le verrons plus loin, par un traité passé le 28 mars 1866 avec la Société d'Anvers à Rotterdam, l'Est-Belge n'a plus à se préoccuper, en quoi que ce soit, des dépenses de l'exploitation; la recette seule l'intéresse, et comme l'avenir se présente sous de bons auspices, que les tarifs, déjà relevés pour les marchandises en févier 1868, devront nécessairement, par la suite, arriver à un taux rationnel pour les divers transports par chemin de fer, tout fait présager que la Société finira par voir prospérer ses recettes et compenser les pertes des mauvaises années.

La part de l'Est-Belge dans les bénéfices de l'exploitation, qui avait été de 1,310,086 fr. en 1865, a été de 1,165,359 fr. en 1866; cette dernière somme ayant été presque entièrement absorbée par les charges de la Société, les actions ne recevront aucun dividende en 1866; c'est, depuis 1856, la seconde fois, avec l'année 1863, que la Société se trouve dans de pareilles conditions.

Malgré les mauvais tarifs et les circonstances anormales de 1867, la

progression des recettes brutes de l'ancien réseau du Grand-Central, dont l'Est-Belge fait partie, a été d'environ 5 p. c. (1).

Cependant, de même qu'en 1866, il n'a pas été attribué d'intérêt aux actions de l'Est-Belge.

Pour assurer l'avenir du Grand-Central Belge, qui n'a pu être constitué à l'état de Société anonyme, les Sociétés fusionnées ont dû faire face aux dépenses et améliorations nécessaires à la prospérité de l'entreprise.

C'est ainsi que l'Est-Belge a été obligé, pour sa quote-part, d'augmenter son capital de premier établissement de 6,000,000 de fr. Cette somme doit être remise à la Société d'Anvers à Rotterdam, qui s'est chargée à forfait de toutes les dépenses, d'après un traité passé le 28 mars 1866 (*voir* ci-après).

La somme de 6,000,000 de fr. à payer à la Société d'Anvers à Rotterdam et dont 4,000,000 de fr. étaient versés à la fin de 1867, ont augmenté les charges de l'Est-Belge, qui, après le payement terminé des 6,000,000 de fr., ne pourra plus, à quelque titre que ce soit, être tenu à aucun déboursé, jusqu'à ce que les recettes brutes du Grand-Central aient atteint 12,500,000 fr. Ces recettes ont été de 9,282,252 fr. en 1867.

On peut donc dire que la Société sème actuellement pour récolter dans un temps qui n'est pas éloigné, sa part dans les recettes brutes devant être indépendante des dépenses d'exploitation et de premier établissement à partir de 1869.

Un traité a été conclu avec la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen, qui a cédé à bail son exploitation au Grand-Central à dater du 1er août 1867 (2).

L'Est-Belge, d'après son traité précité avec la Société d'Anvers à Rotterdam, n'intervient pas dans les dépenses à faire pour la mise en bon état du matériel et des voies d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

Lorsque la recette kilométrique atteindra 20,000 fr., les 55 p. c. attribués à l'exploitant suffiront, aux termes du traité, pour compenser le prélèvement de 650,000 fr. stipulé en faveur d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

Au delà de 20,000 fr., il y aura profit pour la masse et par conséquent pour l'Est-Belge. L'on est en droit d'espérer bientôt d'obtenir ce chiffre de recette kilométrique, la ligne d'Anvers à Aerschot ayant réalisé, en 1866, 20,300 fr. par kilomètre et la section d'Aerschot à Hasselt, ouverte le 1er juillet 1865, 14,700 fr.

Nous allons maintenant donner un résumé du traité du 28 mars 1866 passé avec la Société d'Anvers à Rotterdam.

(1) 8,747,775 fr. en 1866 et 9,282,252 fr. en 1867 (non compris, en 1867, les recettes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen).

(2) *Voir* plus loin le sommaire des arrêtés du Grand-Central Belge.

Ce traité à forfait, ratifié par l'Assemblée générale extraordinaire du 12 avril suivant, affranchit l'Est-Belge des dépenses d'exploitation, quelle qu'en soit la nature ou l'objet, sans aucune exception ni réserve, et arrête définitivement les comptes du premier établissement ainsi que l'augmentation constante dans les recettes du Grand-Central, d'après les bases et dans les proportions arrêtées précédemment (1).

La Société d'Anvers à Rotterdam a droit :

1° A un prélèvement annuel fixe, calculé à raison de 4,000 fr. par kilomètre de route pour une recette de 20,000 fr. et au delà ; 4,100 fr. pour 19,000 fr. ; 4,200 fr. pour 18,000 fr. et ainsi de suite, c'est-à-dire 100 fr. de plus par 1,000 fr. de recette kilométrique moindre que 20,000 fr., jusqu'à une recette inférieure à 12,000 fr., qui lui attribue 4,900 fr., comme maximum, au lieu de 4,000 fr. ;

2° Un prélèvement proportionnel de 35 p. c. sur le montant de toutes les recettes de l'exploitation.

Ainsi, le premier prélèvement est en raison inverse de la recette kilométrique ; le second est proportionnel à la recette brute.

Pour indemniser la Société d'Anvers à Rotterdam des dépenses nécessaires pour la mise en bon état du matériel et des voies, pour l'achat de matériel et pour tous les travaux à effectuer aux gares, aux ateliers, etc., la Société de l'Est-Belge doit lui payer une somme de 6,000,000 de fr. du 1er juin 1866 au 1er novembre 1868.

Indépendamment de cette somme, la Société d'Anvers à Rotterdam a droit à prélever annuellement sur le bénéfice net des recettes communes une somme de 340,000 fr., qui devra être employée en dépenses de premier établissement (2).

Dans le cas où il ne serait pas fait emploi en totalité de ce prélèvement, la partie libre de tout engagement sera répartie entre les deux Sociétés dans la proportion de leurs parts dans les bénéfices.

La Société de l'Est-Belge ne pourra, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, être tenue à aucun déboursé, jusqu'à ce que les recettes du Grand-Central aient atteint 12,500,000 fr. (3). Lorsque cette recette sera dépassée, les excédants pourront être employés à l'amélioration de la chose commune; c'est la seule part d'intervention pécuniaire qui puisse être à la charge de l'Est-Belge dans l'avenir.

(1) *Voir* Grand-Central Belge, page 368 du premier *Annuaire*.

(2) Ce prélèvement n'a pas été opéré pour 1866, mais le droit de la Société d'Anvers à Rotterdam a été expressément réservé et l'Est-Belge sera débité de sa part de ce prélèvement, dont l'emploi a été justifié conformément à la convention du 28 mars 1866, qui a pris cours le 1er mai suivant.

(3) Ces recettes ont été de 8,747,775 fr. en 1866, et de 9,282,252 fr. en 1867 (déduction faite, en 1867, de la part des recettes des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen).

## COMPAGNIE POUR L'EXPLOITATION

DES

# CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT NÉERLANDAIS.

*(Voir page 330 du premier Annuaire.)*

SIÉGE SOCIAL : *A La Haye.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE SURVEILLANCE. | |
|---|---|---|
| VAN HEUKELOM (F.), | Président, | Amsterdam. |
| JACOB (F.-S.), | Vice-Président, | Rotterdam. |

| MM. | COMITÉ DE DIRECTION. | |
|---|---|---|
| DE BROUWER VAN HOGENDORP (F.), | Vice-Prés. fais. fonct. de Présid., | La Haye. |
| VAN HEUKELOM (H.-P.), | Membre de la direction, | Id. |
| TESTAS (W.), | Id. | Id. |
| FYNJE (J.-G.-W.), | Id. | Id. |
| QUACK (H.-P.-G.), | Secrétaire de la Compagnie, | Id. |

VAN PANHUYS (Chev^r C.-A.-E.-A.), Commissaire du gouvernement, La Haye.

---

| RAILS EN MÈTRES. | — LIGNES OUVERTES. | — DATES DE L'EXPLOITATION. | |
|---|---|---|---|
| 22,136 | — Breda à Tilbourg. | — 5 oct. | 1863. |
| 26,276 | — Harlingen à Leeuwarden. | — 27 id. | id. |
| 12,905 | — Roosendaal à Bergen-op-Zoom. | — 23 déc. | id. |
| 30,030 | — Arnhem à Zutphen. | — 1er fév. | 1865. |
| 17,035 | — Tilbourg à Boxtel. | — 2 mai | id. |
| 16,236 | — Zutphen à Deventer. | — 2 août | id. |
| 55,472 | — Almelo à Salzbergen. | — 18 oct. | id. |
| 45,150 | — Hengelo à Zutphen. | — 1er nov. | id. |
| 69,642 | — Venlo à Maestricht. | — 21 id. | id. |
| 54,157 | — Leeuwarden à Groningen. | — 1er juin | 1866. |
| 8,050 | — Hengelo à Enschedé. | — 1er juillet | id. |
| 17,894 | — Moerdyk à Breda. | — id. | id. |
| 19,811 | — Boxtel à Eindhoven. | — id. | id. |
| 58,345 | — Liége à Hasselt avec embranchement vers Ans (État) et Munsterbilsen. | — id. | id. |
| 59,174 | — Hasselt à Eindhoven. | — 20 id. | id. |
| 29,546 | — Deventer à Zwolle. | — 1er oct. | id. |
| 51,929 | — Venlo à Eindhoven. | id. | id. |
| 1,180 | — Embranchement de Hasselt au canal. | — 15 nov. | id. |
| 594,968 mètres. | | | |

Le raccordement de Venlo à la frontière Prussienne (chemin de fer du Berg et de la Marche), quoique construit aux frais de l'État, est exploité depuis le 29 octobre 1866 par l'administration Allemande (longueur 2,813 mètres).

---

Le 30 mai 1868 a eu lieu l'ass. gén. des actionnaires pour l'exercice 1867.

---

## Notice.

La notice insérée dans l'*Annuaire* précédent, après avoir indiqué la constitution de la Compagnie, donnait le relevé de son réseau de voies ferrées, qui présentait, à la date du 25 avril 1867, un développement total de 605 kilomètres.

Depuis cette époque, de nouvelles sections ont successivement été livrées à la circulation, de sorte qu'au mois de mars 1868 l'exploitation de la Compagnie embrasse :

| | | kilomètres. |
|---|---|---|
| A. — *Lignes de l'État.* | | |
| Ligne du Nord : de Harlingen à Groningue | | 80 |
| Lignes de l'Est : Arnhem par Zutphen et Zwolle à Heerenveen | | 141 |
| — Zutphen par Hengelo à la frontière prussienne (Glanerbeek) | | 60 |
| Lignes du Sud : Maestricht-Moerdyck et Boxtel-Vught | | 206 |
| — Roosendaal-Bergen-op-Zoom | | 13 |
| B. — *Lignes concédées.* | | |
| Almelo-Salzbergen | 55 | |
| Liégeois-Limbourgeois : d'Eindhoven par Hasselt et Tongres à Liége (Vivegnies), Ans (État) et Flemalle et divers embranchements | 135 | |
| | | 190 |
| TOTAL GÉNÉRAL | | 690 |

En ce qui concerne les résultats de l'exercice 1866, il suffit de faire remarquer qu'une exploitation qui, au 1er janvier, n'embrassait que 295 kilomètres, et qui s'est accrue dans le courant de l'année à 598 kilomètres (1), ne saruait être considérée comme s'étant faite dans des con-

(1) Y compris 2,813 mètres exploités jusqu'au 28 octobre 1866, de Venlo à la frontière prussienne.

ditions normales, surtout si l'on ne perd pas de vue que ce ne sont que des tronçons séparés et qu'aucune grande ligne n'était encore achevée. Ajoutez à cela la guerre, le choléra et la peste bovine, et il sera facile de comprendre que le résultat, quelque peu satisfaisant qu'il ait été, a encore surpassé ce que l'on était en droit d'attendre.

Par suite des conditions exceptionnellement défavorables dans lesquelles s'est faite l'exploitation dans les premières années de l'existence de la Compagnie, il est impossible de former un jugement basé sur les chiffres que nous donnons plus loin. Le seul chiffre important constaté c'est la diminution de la dépense par kilomètre, à mesure que l'exploitation prend de l'extension et que les sections isolées se soudent les unes aux autres.

Si l'on ajoute que les dépenses de l'exercice 1867 sont restées encore au-dessous de celles de 1866, malgré un accroissement de recettes assez important, ce fait seul doit suffire pour faire augurer favorablement de l'avenir d'une entreprise, qui aura à desservir, lorsque son réseau sera entièrement achevé, un trafic local considérable dans des contrées riches et populeuses, et qui se trouvera en outre en possession de la ligne la plus directe d'Amsterdam et de Rotterdam vers l'Allemagne septentrionale d'un côté, et vers l'est de la France et de la Belgique, vers le sud-ouest de l'Allemagne et vers la Suisse de l'autre; enfin, ces voies ferrées relieront plus tard Flessingue, un des beaux ports de mer de l'Europe Occidentale, à tous les centres de production qui, jusqu'à ce jour, sont forcés d'écouler leurs produits par les débouchés beaucoup moins favorablement situés, d'Anvers et du Havre.

Avant de donner un résumé des résultats de l'exploitation depuis l'année 1864, nous signalerons que, sur un mouvement de 1,291,071 voyageur, en 1866, à part quelques légères contusions, il n'y a eu aucun voyageur blessé par le fait du service ou par leur propre fait. On a eu, parmi les agents de l'administration, cinq blessés et quatre morts des suites de leurs blessures ; une personne étrangère à l'administration a été blessée par imprudence.

---

## Recettes brutes de l'exploitation.

| NATURE DES TRANSPORTS. | TOTAL DES RECETTES (en francs). 1864. | 1865. | 1866. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 291,145 | 730,590 | 1,843,371 |
| Bagages et chiens | 14,282 | 30,508 | 76,721 |
| Marchandises | 60,829 | 177,954 | 802,832 |
| Bestiaux et équipages | 25,112 | 29,612 | 75,022 |
| Produits extraordinaires | 844 | 4,130 | 2,391 |
| Total partiel. | 392,212 | 972,794 | 2,800,337 |
| Marchandises par trains spéciaux | . 91 | 52,835 | 105,113 |
| Recettes diverses telles que : télégraphe, chargement et déchargement, location de matériel, etc. | 28,093 | 255,651 | 464,169 |
| Total des recettes brutes. | 420,396 | 1,281,280 | 3,369,619 (1) |
| | Recettes par kilom. de voie. | | |
| Voyageurs | 4.748 | 5,471 | 4,322 |
| Bagages et chiens | 233 | 228 | 180 |
| Marchandises | 992 | 1,332 | 1,882 |
| Bestiaux et équipages | 410 | 222 | 176 |
| Produits extraordinaires | 14 | 31 | 5 |
| Total partiel. | 6,397 | 7,284 | 6,565 |
| Marchandises par trains spéciaux | 1 | 396 | 247 |
| Recettes diverses, telles que : télégraphe, chargement et déchargement, location de matériel, etc. | 458 | 1,914 | 1,088 |
| *Recettes* par kilom. de voie. | 6,856 | 9,594 | 7,900 (1) |
| *Dépenses* par kilom. de voie | 7,688 | 7,431 | 6,615 |
| Bénéfice par kilom. de voie | — 832 | + 2.163 | + 1,285 (1) |
| Longueurs moyennes exploitées (mètres). | 61,317 | 133,543 | 426,526 (2) |

Résumé de l'exercice 1867 (longueur moyenne exploitée : 601,863 mètres).

| Totaux en francs des : Recettes avec garantie. | Dépenses. | Bénéfices. | Par kilom. de voie. Recettes avec garantie. | Dépenses. | Bénéfices. |
|---|---|---|---|---|---|
| 4,993,387 | 3,783,724 | 1,209,663 | 8,297 | 6,287 | 2,010 |

(1) Sans la garantie de 57,500 fr. pour l'exploitation du Liégeois-Limbourgeois pendant six mois. Avec la garantie, on obtient une recette totale de 3,427,119 fr. et une recette kilométrique de 8,035 fr., et par suite un bénéfice de 1,420 fr. au lieu de 1,285 fr.

(2) Y compris le réseau du Liégeois-Limbourgeois, qui a été repris par la Comp., à partir du 1er juillet 1866.

**Dépenses de l'exploitation.**

| NATURE DES DÉPENSES. | TOTALES en 1866. | PAR KILOM. DE VOIE. 1864. | 1865. | 1866. |
|---|---|---|---|---|
| Administration centrale | 369,415 | 2,721 | 1,639 | 866 |
| Voie, travaux, télégraphe | 686,471 | 1,196 | 1,467 | 1,609 |
| Exploitation | 893,084 | 1,787 | 2,238 | 2,094 |
| Traction et matériel | 834,667 | 1,870 | 1,974 | 1,957 |
| Magasin | 20,425 | 114 | 93 | 48 |
| Transport par eau | 17,319 | » | » | 41 |
| TOTAL GÉNÉRAL (francs) | 2,821,381 | 7,688 | 7,431 | 6,615 |

**Parcours kilométrique des trains, des locomotives et du matériel en 1866.**

| | | |
|---|---|---|
| Parcours kilométrique des trains ordinaires | 1,373,767 | 1,427,494 |
| Id. id. spéciaux | 49,266 | |
| Id. id. de service | 4,461 | |

Le parcours des locomotives a été de 1,507,574 kilom.; de plus, elles ont fait le service de réserve et de manœuvre pendant 58,324 heures.

Le parcours du matériel à voyageurs et à marchandises a été, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Sur les lignes de la Compagnie | 22,698,450 | essieux-kilomètres. |
| Id. étrangères | 3,173,310 | id. |
| TOTAL | 25,871,760 | id. |

Le matériel étranger a fourni, sur les lignes de la Compagnie, un parcours de 2,812,266 essieux-kilomètres.

*Consommation.* — La consommation par locomotive-kilomètre (en comptant pour 5 kilomètres une heure de stationnement ou de manœuvre) a été de :

8.441 kilogrammes de houille.
0.0438 litres d'huile.
0.0105 kilogrammes de graisse.

**Matériel roulant au 1er janvier 1867.**

10 locomotives à voyageurs.
61 id. mixtes.
6 id. à marchandises (fortes).
3 locomotives-tenders à marchandises (fortes).
3 petites locomotives pour service de gare.

83 locomotives.

| | | Nombre de places disponibles. | |
|---|---|---|---|
| 4 | voitures de 1re classe | 96 | 6,124 |
| 57 | id. mixtes de 1re et 2e classe | 2,052 | |
| 7 | id. id. de 1re, 2e et 3e classe | 256 | |
| 6 | id. de 2e classe | 240 | |
| 79 | id. de 3e id. | 3,480 | |
| 2 | bureaux de poste ambulants. | Capacité en tonnes. | |
| 57 | fourgons à bagages | 558 | 14,558 |
| 145 | waggons à marchandises fermés | 1,450 | |
| 67 | id. à bétail couverts | 670 | |
| 40 | id. à id. ouverts | 400 | |
| 75 | id. à cavaliers | 750 | |
| 1.041 | id. à marchandises ouverts | 9,940 | |
| 79 | id. à id. plats | 790 | |

1,659 dont 1,126 ont été construits dans les ateliers de la Compagnie, à Utrecht.

# CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

**Exploités depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 342 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Morgate-Street*, 61, *à Londres*.
SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ DE LA FLANDRE OCCIDENTALE : *Place de la Station, à Bruges*.
SIÉGE DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION : *Station du chemin de fer, à Courtrai*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRE. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| **ROBERT TEMPLE FRÈRE**, Esq., | Propriétaire, | Président, | Londres. |
| **ALEXANDER GREIG**, Esq., | Id. | Administrateur, | Id. |
| **EDWARD WAUGHAN RICHARDS**, Esq., | Id. | Id. | Id. |
| **THOS. DYER EDWARDES**, Esq., | Id. | Id. | Id. |
| **THOS. ROBT. TUFNELL**, Esq., | Id. | Id. | Id. |
| **MOSSELMAN** (J.-G.), | Id. | Commiss. du gouv., | Bruxelles. |
| **GLYN MILLS CURRIE ET Cie**, | Id. | Banquier, | Londres. |
| **BRUGMANN**, | Id. | Id. | Bruxelles. |
| **VANDERHOFSTADT**, | Id. | Id. | Bruges. |

---

| | | |
|---|---|---|
| **CHANTRELL** (A.-W.), | Directeur de la Société anonyme, | Bruges. |
| **SMITH** (F.), | Secrétaire du Conseil d'administration, | Londres. |
| **VANDEN BOGAERDE** (E.), | Directeur de l'exploitation, | Courtrai. |

---

Exploitation de 120,995 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867 (1).

STATIONS. — **Bruges** (station) à : Lophem, 5,972 mètres ; Zedelghem, 9,490 ; **Thourout**, 17,555 ; Lichtervelde, 22,340 ; Gits, 25,810 ; Beveren, 28,317 ; **Roulers**, 30,973 ; Rumbeke, 33,385 ; Iseghem, 37,884 ; Ingelmunster, 41,010 ; Lendelede, 44,146 ; Heule, 48,790 ; **Courtrai**, 52,046 mètres. — **Courtrai** à : Wevelghem, 6,648 mètres ; Menin, 11,889 ; Wervicq, 17,040 ; Comines, 20,688 ; **Ypres**, 38,422 ; Vlamertinghe, 37,240 ; **Poperinghe**, 43,511 mètres. — **Ingelmunster** à : Meulebeke, 5,507 mètres ; **Thielt**, 10,761 ; Aerseele, 17,055 ; Grammene, 21,139 ; **Deynze**, 25,438 mètres.

---

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

**Prorogation au 2 octobre 1866 et ensuite au 1er mars 1867 du délai fixé pour l'exécution du chemin de fer de Poperinghe à la frontière.**

1866. A. R. 31 mars, *Mon.* 6 avril et A. R. 12 oct., *Mon.* 19 oct. (2).

**Souscription publique de 6,000 obligations, au capital de 500 fr., émises à fr. 277,50.**

1867. Ouverte les 27, 28 et 29 mai.

Ces obligations, à 15 fr. d'intérêt annuel, font partie des 30,000 obligations que la Société a été autorisée à émettre, par A. R. du 26 juil-

(1) Le 12 avril 1868 a eu lieu l'ouverture de la ligne directe de Roulers à Ypres, dont les stations sont : *Roulers* à : Moorslede-Passchendaele, 9,275 mètres ; Zonnebeke, 13,649 ; Ypres, 22,466 mètres.

(2) Un décret impérial, du 19 décembre 1866, a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière de Belgique

let 1865 (1), pour la construction de la ligne directe de Roulers à Ypres et pour celle de Poperinghe à la frontière.

## Notice.

Des difficultés ont surgi au sujet des droits des possesseurs d'actions privilégiées et d'actions primitives, touchant l'emploi des dividendes à distribuer après le payement de 5 1/2 p. c. d'intérêt sur les actions privilégiées et 5 p. c. sur les actions primitives. Le différend soumis à des arbitres a été décidé en faveur des porteurs d'actions primitives.

D'après la décision prise par le Conseil d'administration, l'excédant disponible, supérieur à fr. 10-94 1/2, sera alloué aux actions primitives jusqu'à un revenu de fr. 15-21, c'est-à-dire de 5 p. c. de la somme versée par action.

Les actions privilégiées participeront au dividende lorsqu'il dépassera cet intérêt de fr. 15-21 par action; or, ce dividende ayant été de fr. 11-56 1/2 en 1866 et de fr. 12-81 1/2 en 1867 (son taux le plus élevé les années précédentes avait été de fr. 10-94 1/2), il y a tout lieu de supposer qu'en 1871 ce revenu sera dépassé, et alors les actions privilégiées prendront leur part de l'excédant avec les actions primitives.

En effet, d'après le contrat de cession de l'exploitation de ses lignes, la Société doit toucher annuellement 900,000 fr., à partir de 1871, après avoir reçu successivement 800,000 fr. en 1865, 1866 et 1867, 825,000 fr. en 1868 et 850,000 fr. en 1869 et 1870.

Le Conseil d'administration a été autorisé à constituer un fonds de réserve de 12,500 fr., chaque fois que le dividende semestriel dépassera fr. 6-25 par action; cette somme a été portée au bilan du deuxième semestre de l'exercice 1867. Ce capital restera la propriété des actionnaires primitifs; il cessera d'y être pourvu à partir du moment où le fonds de réserve, prescrit par les statuts, sera mis en emploi.

La ligne directe de Roulers à Ypres a été ouverte au service des voyageurs et des marchandises le 12 avril 1868; le même mois, ont eu lieu les ouvertures des lignes de Courtrai à Audenarde et d'Ostende à Thourout; le 10 février 1868, la ligne de Nieuport à Dixmude a également été mise en exploitation.

La Compagnie a donc tout lieu de se louer de sa fusion avec la Société générale d'exploitation, qui a si habilement coordonné les lignes de son réseau, en formant divers groupes d'une étendue de 671 kilomètres, dont 93 kilomètres de chemins industriels, à la date du 12 avril 1868.

Les grands parcours sont une des premières conditions de succès sous tous les rapports, la multiplicité des relations donnant une réaction mutuelle de toutes les parties sur chacune d'elles.

(1) *Voir* page 345 du premier *Annuaire*.

# CHEMIN DE FER FRANCO-BELGE-PRUSSIEN.

*(Voir page 356 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRE. | | |
|---|---|---|---|
| DE BROU (Bon F.), | Propriétaire, | Admin., | Bruxelles. |
| CAILLOUE (CH.), | Id. | Id. | Paris. |
| DELFOSSE D'ESPIERRES (Bon CH.), | Id. | Id. | St-Josse-ten-Noode lez-Bruxelles. |
| FORCADE (EUG.), | Id. | Id. | Paris. |
| ENGEL (E.), | Cons. int. de S. M. le Roi de Prusse, etc. | Id. | Berlin. |
| D'HOFFSCHMIDT DE RESTEIGNE (C.), | Ministre d'État, | Id. | Bruxelles. |
| LEJEUNE (J.), | Adm. de la Banque de l'Ind. à Anvers. | Id. | Anvers. |
| MATTONET (E.-J.), | Propriétaire, | Id. | St-Vith (Prusse). |
| ROYER DE BEHR (A.), | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| DE BAILLET LATOUR (Cte G.), | Id. | Id. | Id. |
| DE RENESSE (Cte C.), | Propriétaire, | Id. | Liége. |
| DE MACAR (CH.), | Id. | Id. | Château de Bellair, près Liége. |
| HENROZ (J.-A.), | Id. | Comm., | Champlon (province de Luxembourg). |

---

L'étendue de la concession est d'environ 600 kilomètres.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

La Société n'est point dissoute. Elle est en instance près du gouvernement pour obtenir :

1° La réduction du réseau qui lui avait été concédé. Elle voudrait se borner à exécuter la grande ligne de Sedan à Aix-la-Chapelle et un embranchement de Bastogne sur Marche ;

2° Elle demande une garantie d'intérêt pour la partie située entre Libramont et la frontière française, près de Bouillon.

---

# CHEMIN DE FER DE GAND A TERNEUZEN

**Exploité depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.**

(*Voir* page 360 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *Place d'Arteveldc*, 7, *à Gand*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| VANDERSTICHELEN (F.), | Avocat, | Admin.-délégué, | Gand. |
| VAN DE WOESTYNE (H.), | Admin. de la Banque de Flandre, | Administrateur, | Id. |
| DAELE (A.), | Banquier, | Id. | Id. |
| DAMMEKENS (J.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| DEMAERE-LIMNANDER (A.), | Id. | Id. | Id. |
| MECHELYNCK (F.), | Présid. de la Banque de Flandre, | Id. | Id. |
| TYDGADT (L.), | Avocat, | Id. | Id. |
| ANTHEUNIS-VANDENBERGHE (A.), | Receveur communal, | Commissaire, | Id. |
| DELECOURT (A.), | Ingénieur, | Id. | Bruxelles. |
| DUBOIS (E.), | Propriétaire, | Id. | Gand. |
| GROVERMAN (O.), | Avocat, | Id. | Id. |
| MAENHOUT (H.), | Notaire, | Id. | Assenede. |

---

MAUS (C.), Ingénieur en chef,

---

La section de Gand à Zelzaete, de 19,361 mètres, a été mise en exploitation le 20 décembre 1865 pour le service des marchandises, et le 1er janvier 1866 pour celui des voyageurs et des marchandises.

---

Exploitation de 19,361 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Gand** (Eecloo) à : Wondelghem, 4,529 mètres; Langerbrugge, 7,911; Terdonck-Cluysen, 12,559; Ertvelde, 15,653; Zelzaete, 19,361 mètres (1).

---

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 1867 et 29 mai 1868.

---

## Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

---

**Jonction de la concession du chemin de fer de Gand à Terneuzen sur les territoires de la Belgique et de la Hollande.**

**1867.** Conv. 9 nov. ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

A Neuzen, le chemin de fer sera relié avec le port extérieur, de manière que les marchandises puissent être transbordées directement des navires sur les waggons et réciproquement, et à Sluiskil, le chemin de fer se dirigeant vers Gand sera raccordé avec celui de Saint-Nicolas à Neuzen.

*N. B. Voir* la notice de la Société d'exploitation de chemins de fer.

(1) Un raccordement de 1,889 mètres relie Gand (Eecloo) à Gand (station de l'État).

---

# CHEMIN DE FER DE GEMBLOUX A LA MEUSE.

*(Voir page 363 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Bruxelles.*

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| BEAUMONT (W.-H.), | Banquier, | Administrateur, | Birmingham. |
| DE MONTPELLIER (CH.), | Représentant, | Id. | Namur, |
| D'HOFFSCHMIDT (C.), | Ministre d'État, | Id. | Pont-d'Oye. |
| JONES (J.), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| ROYER DE DEHR (A.), | Représentant, | Id. | Namur. |
| WITWORTH-SHAW (J.), | Négociant, | Id. | Birmingham. |
| LEMPRIÈRE (CH.), | Avocat, | Commissaire, | Londres. |
| WEBER (H.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| WIELMAECKER (E.-P.), | Industriel, | Id. | Id. |

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

**1866**. A. R. 2 janv., acte 21 oct., *Mon.* 5 janv.

Établis. de la Société an. — Approb. des statuts.

Capital social 21,000 actions de 500 fr. chacune. Il pourra être émis 42,000 obligations au capital nominal de 500 fr. rapportant 15 fr. d'intérêt annuel. Le capital pourra être augmenté dans le cas où la Société construirait d'autres lignes dont elle obtiendrait la concession, ou bien pour la construction d'une seconde voie.

Les administrateurs doivent posséder chacun 50 actions et les commissaires 20 actions entièrement libérées. L'assemblée générale se réunit régulièrement chaque année le deuxième lundi du mois d'avril. Tout membre doit avoir 10 actions pour une voix et ne peut se faire représenter que par un mandataire actionnaire lui-même et ayant droit de voter.

Cette Société n'avait pas encore commencé les travaux d'exécution du chemin de fer au 1er juin 1868. Elle n'est pas dissoute, mais elle est en voie de transformation.

## CHEMIN DE FER DU GRAND-CENTRAL BELGE.

EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'EST-BELGE, DE LOUVAIN A HÉRENTHALS ET D'HÉRENTHALS A TILBOURG, DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE, D'ANVERS A ROTTERDAM ET BREDA, D'ANVERS A HASSELT, DE LANDEN A HASSELT ET DE HASSELT A MAESTRICHT ET AIX-LA-CHAPELLE.

(*Voir page 365 du premier Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

---

**COMITÉ MIXTE GÉNÉRAL.**

| MM. | | | |
|---|---|---|---|
| MALOU (J.), | Présid. de l'Est-Belge, | Président, | Bruxelles. |
| STOCLET (A.), | Président d'Anvers-Rotterdam, | Membre du Comité, | Id. |
| SHEWARD (G.), | Président de Sambre-et-Meuse, | Id. | Londres. |
| Un des Présidents d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen, | | Id. | Maestricht et Aix-la-Chapelle. |
| MACKENZIE-SHAW (W.), | Adm.-délég. d'Anvers-Rotterdam, | Id. | Saint-Germain. |
| . . . . . . . | Admin. de l'Est-Belge, | Id. | |
| SOMMER (M.), | Direct. spéc. d'Aix-la-Chapelle-Maestricht, | Id. | Aix-la-Chapelle. |
| URBAN (J.), | Direct. gén. du Grand-Central, | Membre du Comité et secrétaire, | Bruxelles. |

---

**COMITÉ D'EXPLOITATION.**

| MM. | | | |
|---|---|---|---|
| STOCLET (A.), | Président d'Anvers-Rotterdam, | Président, | Bruxelles. |
| SHEWARD (G.), | Président de Sambre-et-Meuse, | Membre du Comité, | Londres. |
| MACKENZIE-SHAW (W.), | Adm.-délég. d'Anvers-Rotterdam, | Id. | Saint-Germain. |
| URBAN (J.), | Direct. gén. du Grand-Central, | Id. | Bruxelles. |
| STOCLET (V.), | Secrétaire du Comité. | | Id. |

---

**DIRECTION, EXPLOITATION ET SECRÉTARIAT.**

| MM. | | |
|---|---|---|
| URBAN (J.), | Directeur général et directeur de l'exploitation, | Bruxelles. |
| URBAN (M.), | Ingénieur en chef, directeur de la traction et du matériel, | Id. |
| DESPRET (ED.), | Ingénieur en chef, directeur des voies et travaux, | Id. |
| DEMUNCK (AL.), | Chef de la comptabilité générale, | Id. |
| MOREAU (M.), | Chef du service commercial, | Id. |
| PARTOES (AD.), | Chef du service des recettes, | Id. |
| MONNON (C.), | Chef du mouvement, | Id. |
| FRANÇOIS (P.), | Chef du service des dépenses, | Id. |
| STOCLET (V.), | Secrétaire du Comité d'exploitation, | Id. |

---

**Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mai 1867 et 7 mai 1868. (Anvers-Rotterdam et Grand-Central Belge.)**

---

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc.** (suite du premier *Ann.*).

**Adhésion du Grand-Central Belge au tarif des voyageurs du chemin de fer de l'État, introduit par l'A. M. du 20 mars 1866.** (*Voir* page 24.)

**1866.** Ordre de service n° 96 du 27 avril. (A dater du 1er mai.) (1)

Les voyageurs en service mixte avec l'État reçoivent des billets directs jusqu'à destination.

**Agrandissement de la station de Lodelinsart.**

A. R. 21 mai. *Mon.* 23 mai.

Le développement continu du trafic a nécessité : 1° de nouvelles voies de garage ; 2° une remise aux locomotives ; 3° un atelier de visite et de réparation.

**Nouveau tarif mixte pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux entre les stations du chemin de fer de l'État et celles du Grand-Central Belge.** (*Voir* A. M. 24 déc. 1867.)

Avis du ministère, *Mon.* 26 octobre.

Ce tarif sera mis en vigueur à partir du 1er novembre 1866.

A part quelques exceptions, les conditions réglementaires du tarif intérieur de l'État du 1er mai 1866 sont, de même que la classification, applicables de tous points aux transports mixtes.

**Cession de l'exploitation des lignes de Hasselt à Aix-la-Chapelle et de Hasselt à Landen au Grand-Central Belge, à partir du 1er août 1867.**

**1867.** A. R. 30 juillet, acte 13 juillet, traité 19/29 avril, *Mon.* 4 août.

Cette cession, qui comprend, en général, tout ce qui est affecté au service de l'exploitation, est faite libre de toutes dettes.

Ne sont pas compris dans la cession : les houillères domaniales de Kerkraede avec l'embranchement à construire de Kerkraede vers Timpelveld, et l'embranchement du point de jonction près Richterich jusqu'à Kolscheid et la houillère de Kampschen.

L'administration du Grand-Central Belge sera substituée aux droits et obligations résultant pour la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht des traités du 15 avril et du 3 mai 1853, par lesquels elle a acquis l'exploitation de la ligne de Hasselt à Landen.

L'administration du Grand-Central devra justifier, avant le 1er jan-

(1) A partir du 1er octobre 1867, le Grand-Central a dénoncé les conventions du service mixte des voyageurs avec l'État, pour les parcours aux grandes distances, et a repris ses anciennes bases de taxes de 4, 6 et 8 centimes par kilomètre, suivant les classes de voitures, mais en étendant le système des billets aller et retour, jouissant d'une réduction de 25 p. c. sur le prix du tarif plein.

Le tarif mixte, mis en vigueur depuis le 1er octobre 1867 entre les principaux bureaux de l'État et les stations du Grand-Central, a été rapporté, sauf en ce qui concernait les relations internationales, et remplacé par un nouveau tarif, dont la mise en vigueur a été fixé au 1er février 1868.

vier 1870, avoir dépensé une somme de 130,000 fr., pour parachèvement et améliorations diverses apportées aux voies, gares, stations, etc.

Art. 6. Sur les recettes brutes de la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle, la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht prélèvera, par préférence et annuellement, une somme de 650,000 fr.

En cas d'insuffisance des recettes brutes pour faire face à ce prélèvement, l'administration du Grand-Central Belge devra en fournir le complément.

Ce prélèvement étant opéré, l'administration du Grand-Central Belge aura droit à tout l'excédant des recettes brutes, jusqu'à concurrence d'une recette brute totale sur la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle, de 1,462,000 fr., y compris le prélèvement de 650,000 fr.

Dans le cas où les produits bruts de la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle n'atteindraient pas, pendant un exercice, 1,462,000 fr., 45 p. c. de la somme qui manquerait pour parfaire ce montant seraient récupérés par l'administration du Grand-Central Belge, avec les intérêts calculés à raison de 6 p. c. l'an, sur les produits revenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, pendant les exercices suivants, alors que ces produits bruts dépasseraient 1,462,000 fr. Les intérêts seraient comptés de la clôture des exercices sur lesquels ces insuffisances seraient récupérées; les intérêts seraient capitalisés par année.

Lorsque, pendant un exercice, les recettes brutes dépasseront 1,462,000 fr., 55 p. c. de l'excédant seront attribués à l'administration du Grand-Central Belge, les 45 p. c. restants appartiendront à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, mais seulement après les prélèvements à opérer sur cette part par l'administration du Grand-Central Belge, pour se rembourser des avances faites, en vertu des dispositions qui précèdent et des intérêts de ces avances, ainsi que des prélèvements à opérer par cette administration en vertu des dispositions des articles 11 et 12.

Art. 7. Le prélèvement annuel de 650,000 fr., à opérer par la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, pourra, pour autant que cette Société le trouve convenable, être converti jusqu'à concurrence d'une rente annuelle de 158,750 fr., au gré de ladite Société, en obligations dont elle déterminera la forme, le capital, les conditions et le mode d'amortissement.

Art. 11. Lorsque, pendant un exercice, la recette kilométrique annuelle sur la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle dépassera 20,000 fr., le Grand-Central Belge aura le droit de prélever, sur la part revenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, une somme annuelle de 125 fr. par kilomètre, pour chaque 1,000 fr. d'augmentation, à titre d'intérêt et d'amortissement du matériel supplémentaire à fournir par le Grand-Central Belge et des travaux de premier établissement pour

compléter les gares et les installations, dont les dépenses seront à sa charge.

Art. 12. Lorsque, sur la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle, la recette brute kilométrique annuelle dépassera, pendant un exercice, 28,000 fr., le Grand-Central Belge pourra faire placer à ses frais une deuxième voie sur cette ligne. Toute la part revenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, dans l'excédant des recettes au-dessus de 28,000 fr., sera affectée au payement des intérêts et de l'amortissement des dépenses faites de ce chef par le Grand-Central Belge, et dont cette administration devra justifier vis-à-vis de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, comme ayant été faites dans des conditions économiques. Les prélèvements à faire en vertu de cet article seront continués jusqu'au complet amortissement des dépenses faites.

Art. 13. La Société d'Anvers à Rotterdam aura le droit de faire des remises jusqu'à concurrence de 25 p. c., pour des cas et des transports spéciaux, sauf à en rendre compte au comité dans sa prochaine séance.

Art. 14. Il appartiendra aux délégués de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht de décider que certaines baisses de taxes donneront lieu à une majoration de la part de 55 p. c. fixée pour faire face aux dépenses d'exploitation.

Art. 16. Le matériel actuellement en usage sur la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht sera, à l'expiration du contrat, le 22 octobre 1943, représenté par un matériel équivalent, qui fera retour à cette Société. La valeur de ce matériel est, dès à présent, fixée à 2,000,000 de fr.

Art. 19. L'administration du Grand-Central Belge ou les Sociétés acceptantes se réservent la faculté de charger la Société d'Anvers à Rotterdam de l'exploitation des lignes faisant l'objet du présent contrat.

**Convention relative à la construction d'une voie industrielle contournant la station de Marcinelle jusqu'à son extrémité vers Marchienne et à l'échange des marchandises et du matériel avec l'État.**

1867. A. M. 23 sept., conv. 26 juin. (Collection du bureau n° 827.)

Cette voie longe celles de l'État et apporte des modifications aux raccordements des voies entre elles.

L'État concède gratuitement, pendant la durée de la convention, la jouissance du terrain lui appartenant et nécessaire à l'emplacement de la voie.

**Conditions réglementaires du tarif mixte, État-Grand-Central, pour le transport des marchandises, valeurs, équipages et animaux** (1).

A. M. 24 déc., *Mon.* 5 janv. 1868. (A dater du 1er janv. 1868.)

(1) A dater du 1er juin 1868, le Grand-Central a mis en vigueur, en service intérieur, un nouveau tarif général pour le transport, sur ses lignes, des marchandises, valeurs, équipages et animaux.

## Notice.

Le Grand-Central Belge est la dénomination donnée à la fusion des Sociétés d'Anvers à Rotterdam, de l'Est-Belge et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui ont mis en commun l'exploitation de leurs lignes pour en partager les profits.

Les Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge ont apporté à la fusion, outre les lignes de leurs concessions, celles qui ont été construites par la Société du Nord de la Belgique et dont les exploitations leur avaient été acquises.

Le Grand-Central a de plus pris à bail l'exploitation des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen, à partir du 1er août 1867, ce qui donne un total général de 619 kilomètres au 1er janvier 1868, savoir :

| | kilomètres. | |
|---|---|---|
| **Lignes principales.** | | |
| Rotterdam à Vireux (par Charleroi, État) | 284 | |
| Aerschot à Tilbourg | 71 (1) | |
| Id. Aix-la-Chapelle | 104 | |
| Lodelinsart à Givet | 58 | |
| | | 517 |
| **Lignes secondaires.** | | |
| Roosendaal à Breda | 23 | |
| Hasselt à Landen | 28 | |
| Bersée à Laneffe | 4 | |
| Walcourt à Morialmé (Minières) | 14 | |
| Rossignol à Florennes | 10 | |
| Froidmond à Philippeville | 5 | |
| Mariembourg à Couvin | 5 | |
| | | 89 |
| **Embranchements industriels.** | | |
| Charleroi (V.-H.) à Gilly et aux Ardinoises | 4 | |
| Lodelinsart à Jumet et à Dampremy | 5 | |
| La Planche aux rivages de la Sambre | 2 | |
| Marchiennes à la Sambre | 2 | |
| | | 13 |
| TOTAL GÉNÉRAL | | 619 (1) |

dont 37 kilomètres de voie fluviale.

Le réseau du Grand-Central aboutit à Givet et à Vireux aux lignes de l'Est-Français, à Charleroi aux lignes du Nord et à Aix-la-Chapelle, par la ligne la plus directe entre Anvers et l'Allemagne, à deux des plus importantes exploitations de ce pays, le chemin de fer Rhénan,

(1) Dans ce chiffre sont compris 17 kilomètres faisant partie de la ligne de Lierre à Turnhout, sur lesquels le Grand-Central Belge a acquis, par convention avec la Société de Lierre à Turnhout, un droit de parcours pour les trains entre Tilbourg et Aerschot. Il reste donc 602 kilomètres pour le réseau du Grand-Central.

dont le trafic produit une recette kilométrique annuelle de 58,400 fr., et les chemins qui se dirigent vers le nord et sont connus sous la dénomination de Bergisch-Markisch, dont la recette est d'environ 60,000 fr. par année. L'étendue du réseau de cette Compagnie est de 352 kilomètres.

Il traverse le bassin houiller de Charleroi, passe à Anvers et se continue jusqu'à Rotterdam, où il se relie au chemin de fer de Rotterdam à La Haye et à Amsterdam.

La section de Turnhout à Tilbourg, exploitée par le Grand-Central depuis le 1er octobre 1867, doit être prolongée jusqu'à Utrecht par le gouvernement néerlandais et terminée en 1870.

A cette époque, la ligne de Givet à Tilbourg acquerra un débouché important, comme faisant partie de la voie la plus courte de la France et de la plus grande partie de la Belgique, vers Utrecht et Amsterdam.

Après avoir fait connaître la constitution et l'importance du Grand-Central, nous allons donner la position respective des Sociétés qui ont participé à sa formation.

Les capitaux engagés par les Compagnies formant le Grand-Central dépassent cent et vingt-cinq millions.

Les Sociétés participantes ont conservé leur autonomie. Leurs statuts et l'organisation qu'ils ont stipulée subsistent. L'actif et le passif de chacune des Sociétés intéressées leur restent propres.

C'est l'exploitation seule qui est fusionnée et chacune des Sociétés perçoit, dans la recette commune, la part qui lui est attribuée par les traités (1); il n'y a d'exception que pour la Société d'Aix-la-Chapelle à Landen (2), dont les recettes ne sont point confondues avec celles apportées par les autres Compagnies.

La Société d'Aix-la-Chapelle à Landen est désintéressée dans les dépenses d'exploitation du Grand-Central; il en est de même de l'Est-Belge qui, par un traité conclu le 28 mars 1866 (3), a laissé sa part de dépenses à la charge de la Société d'Anvers à Rotterdam.

La Compagnie de Sambre-et-Meuse conserve, au contraire, un intérêt éventuel aux dépenses d'exploitation, indépendamment du prélèvement fixe stipulé en sa faveur (4).

Sauf cet intérêt éventuel, la Compagnie d'Anvers à Rotterdam, qui a la plus grande part des bénéfices communs, est seule intéressée à la bonne gestion des dépenses de l'exploitation.

Le Grand-Central est administré par un comité mixte général qui

(1) *Voir* page 368 du premier *Annuaire*.
(2) *Voir* page 161 les conditions de la prise à bail de l'exploitation d'Aix-la-Chapelle-Maestricht-Landen.
(3) *Voir* page 148 la notice de l'Est-Belge.
(4) *Voir* page 314 du premier *Annuaire*.

arrête le compte des recettes et par un comité d'exploitation qui dresse le bilan. (*Voir* page 160.)

On déduit du montant de la recette brute les sommes à payer aux Sociétés de Sambre-et-Meuse et d'Aix-la-Chapelle à Landen et celles dues à la Société d'Anvers à Rotterdam, pour la couvrir de ses frais d'exploitation; le surplus, après déduction des divers prélèvements stipulés par le traité du 28 mars 1866, cité plus haut, constitue le bénéfice net revenant aux Sociétés de l'Est-Belge et d'Anvers à Rotterdam.

Ce bénéfice pour 1867 doit être partagé comme suit : 0.473 pour l'Est-Belge et 0.527 pour Anvers-Rotterdam (1). Au bénéfice de 0.527 d'Anvers à Rotterdam, il faut ajouter ou retrancher le profit ou la perte résultant du traité par lequel cette dernière Compagnie s'est chargée à forfait, moyennant certains prélèvements sur les recettes, de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-Belge dans le Grand-Central.

Pendant les années 1866 et 1867, un seul voyageur a été blessé par le fait du service de l'exploitation, sur un transport de 4,245,433 voyageurs.

Les lignes du Grand-Central ne sont point seulement alimentées par leur trafic local, mais encore par le trafic qu'elles apportent les unes aux autres, ce qui leur procure réciproquement de grands avantages.

L'exploitation, qui se développe dans quatre pays, comptait, au 31 décembre 1866, 458 employés et 2,520 ouvriers, et en 1867, 644 employés et 3,109 ouvriers.

Le mouvement et les recettes se sont accrus d'année en année, malgré la crise industrielle et l'abaissement momentané du tarif des voyageurs; la progression continue en 1868 : sa situation est donc, à tous égards, satisfaisante.

Et combien cette situation serait meilleure si, comme en France et en Angleterre, les tarifs étaient plus rémunérateurs. Ainsi, en France, la recette d'un train-kilomètre était, en 1866, de 4.70 sur les lignes de l'Est et de 5.45 sur le Nord, tandis qu'elle a été, en 1867, de 4.02 sur le Grand-Central Belge. C'est donc, comparativement à l'Est-Français, pour les 2,413,425 trains-kilomètres du Grand-Central, en 1867, la somme de 1,641,129 fr., et par comparaison avec le Nord-Français, 3,451,198 fr. de perte du chef des réductions excessives des tarifs (2).

En 1860, la recette par train-kilomètre dépassait 5 fr. sur les lignes composant le Grand-Central, mais depuis le gouvernement ayant réduit

(1) *Voir* page 368 du premier *Annuaire*.

(2) Sur les lignes de l'État, la recette du train-kilom. en 1866 ayant été de 3.73 pour 10,238,221 trains-kilom., c'est une perte relative de 9,931,074 fr. par rapport à l'Est-Français et de 18,609,740 fr. comparativement au Nord, en supposant que le mouvement fût resté le même.

En admettant un mouvement moitié moindre, à cause de l'augmentation des tarifs, on arrive encore à un chiffre de perte très-élevé.

considérablement ses tarifs, la Compagnie, dont les lignes sont en grande partie enclavées dans celles de l'État, a été obligée de suivre son exemple pour ne pas perdre les transports qui lui étaient acquis.

Nous disons plus haut que le Grand-Central a momentanément abaissé ses tarifs de voyageurs ; en effet, il a cru devoir adopter les tarifs réduits de l'État du 1er mai 1866. Le produit d'un voyageur, qui était d'environ 1.06, avant la réduction, étant descendu en avril 1867 à 0.71, l'administration est revenu à l'ancien état de choses en reprenant, à partir du 1er octobre 1867, les bases de 4, 6 et 8 centimes par kilomètre, d'après les classes de voitures.

Le produit moyen, en octobre, a été de 1.08; il était de 1.06 en janvier 1868. Mais en établissant les anciens tarifs des voyageurs, le Grand-Central a étendu le système des billets d'aller et retour avec 25 p. c. de réduction du tarif ordinaire, ainsi que le système d'abonnement entre toutes les stations. En avril 1867, le nombre des billets d'aller et de retour était de 23 p. c. du nombre total; en octobre, il était de 33 p. c. et en janvier 1868 de 44 p. c.

---

## TRACTION ET MATÉRIEL.

### DÉPENSES.

| DÉPENSES. | PRIX DE REVIENT. Locom.-train. 1866. | Locom.-train. 1867. | Train-kilom. 1866. | Train-kilom. 1867. |
|---|---|---|---|---|
| Personnel et dépenses pour les dépôts . . . . | 03 5 | 03 64 | 03 60 | 03 77 |
| Salaires des machinistes et chauffeurs . . . . | 10 0 | 10 77 | 10 42 | 11 16 |
| Combustible, bois d'allumage, chargeurs . . . | 23 0 | 20 92 | 24 15 | 21 68 |
| Graissage des locomotives et tenders. . . . . | 03 0 | 03 23 | 03 16 | 03 35 |
| Entretien id. id. . . . . . | 18 2 | 16 16 | 19 03 | 16 74 |
| Imprévus, engins, outils, objets de consommation. | 01 7 | 01 65 | 01 73 | 01 72 |
| Service hydraulique . . . . . . . . . . | 02 2 | 01 73 | 02 30 | 01 79 |
| Totaux (centimes). . . | 61,6 | 58,10 | 64,39 | 60,21 |
| *Voitures et waggons.* | | | | |
| Salaire des gardes-freins. . . . . . . . . . . . . . | | | 02 77 | 02 72 |
| Id. des visiteurs et nettoyeurs. . . . . . . . . . . . | | | 02 01 | 01 92 |
| Graissage des voitures et waggons. . . . . . . . . . . | | | 03 97 | 03 44 |
| Entretien id. id. . . . . . . . . . . . . . | | | 17 84 | 25 60 |
| Éclairage des locomotives et des trains . . . . . . . . . | | | 01 81 | 01 77 |
| Matériel étranger, bâches, objets de consommation . . . . . | | | 02 91 | 02 67 |
| Totaux (centimes). . . | | | 95,70 | 98,33 |

Le prix de revient de la locomotive-kilomètre a été de 61,10 centimes en 1866 et de 53,83 centimes en 1867.

Les frais de traction de la voiture-kilomètre ont été de 6,80 centimes en 1866 et de 5,68 centimes en 1867.

---

# CHEMIN DE FER HAINAUT-ET-FLANDRES

**Exploité depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 381 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue des Boiteux*, 10, *à Bruxelles*.
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Saint-Ghislain et place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| HUBERT DE BAUDOUR (ALP.), | Notaire, président du Cons. provinc. du Hainaut, | Président, | Baudour. |
| LEFEBVRE (Bon L.), | Propriétaire, | Administrateur, | Tournai. |
| EYCKHOLT (ALF.), | Secrét. génér. de la Société d'exploitation, | Id. | Bruxelles. |
| CRABBE (P.), | Agent de change, | Commissaire, | Id. |
| JORIS, | Avocat, | Id. | Id. |
| MAGHERMAN, | Représentant, | Id. | Renaix. |

---

| | | | |
|---|---|---|---|
| GODDYN (J.), | Directeur, | | Bruxelles. |

---

Ouverture le 1er mars 1867 de la section de Basècles à Péruwelz de 3,220 mètres.

---

Exploitation de 84,493 mètres à la fin de l'année 1866 et de 87,713 mètres à la fin de 1867, dont 8,956 mètres en commun avec l'État, de La Pinte à Gand.

STATIONS. — **Saint-Ghislain** à : Pommerœuil, 7,866 mètres ; Blaton, 13,698 ; Basècles, 17,628 ; **Leuze**, 26,130 ; Frasnes, 33,781 ; Anvaing, 38,245 ; **Renaix**, 43,994 ; Etichove, 51,781 ; Leupeghem, 55,387 ; **Audenaerde**, 57,597 ; Eyne, 60,328 ; Synghem, 65,021 ; Gavre, 67,563 ; Eecke-Nazareth, 71,072 ; La Pinte, 75,537 ; **Gand** (station), 84,493 mètres. — Basècles à Péruwelz, 3,220 mètres.

---

Dates des ass. gén. des actionnaires : 15 avril 1866 et 15 avril 1867.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc.** (suite du premier *Ann.*).

---

**Modifications aux statuts de la Société.**

**1866**. A. R. 8 juin, acte 24 mai, *Mon.* 14 juin, ass. gén. 24 mai.

Supprimer à l'article 2 des statuts, approuvés par A. R. du 5 janvier 1857 :

Cette convention ne recevra son effet qu'après avoir été approuvée par le gouvernement.

Ajouter à cet article : les conventions ou contrats ayant pour objet la mise en société de l'exploitation des lignes ou embranchements non encore exécutés dudit chemin, devront être approuvés par l'assemblée générale des actionnaires.....

Ajouter à l'article 28 :

Au cas de cession ou de mise en société, l'assemblée générale des actionnaires pourra réduire à trois respectivement le nombre des administrateurs et des commissaires de la Société.....

Ajouter à l'article 41 :

.....L'assemblée générale des actionnaires réglera la répartition des sommes revenant aux actionnaires sur le produit des traités intervenus ou à intervenir et déterminera le mode de l'amortissement qu'elle appliquera aux actions.

Ajouter à l'article 49 :

Au cas de cession ou de mise en société prévu par l'article 2, l'assemblée des actionnaires ne se réunira obligatoirement que tous les deux ans.

**Convention nouvelle, modificatrice de celle intervenue le 28 novembre 1865, avec la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer (1), conclue avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

**1867.** Conv. du 13 mars, ass. gén. 15 avril.

Art. 1er. La Société générale d'exploitation prendra à sa charge exclusive toutes les obligations résultant pour la Compagnie des chemins de fer Hainaut-et-Flandres des cahiers des charges de concession et de l'acte authentique du 28 novembre 1865, en ce qui concerne :

*a.* L'exécution du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.

*b.* L'exécution du chemin de fer de Péruwelz à Tournai.

*c.* L'exécution du chemin de fer de Péruwelz à la frontière de France avec continuation éventuelle vers Valenciennes.

*d.* Le parachèvement et le complément d'installation des lignes existantes et de leurs dépendances. . . . . . . . . . . . . . .

Art. 2. La Société générale d'exploitation mettra à la disposition de la Compagnie de Hainaut-et-Flandres les sommes nécessaires à la liquidation du passif de ladite Compagnie, déduction faite de son actif, e notamment des cautionnements déposés dans les caisses de l'État.

La somme nette à débourser ne pourra en aucun cas et sous aucun prétexte former un total de plus de 1,500,000 francs. . . . . . .

Art. 3. Indépendamment des sommes ci-dessus, la Société générale d'exploitation mettra chaque année à la dispositon de la Compagnie Hainaut-et-Flandres une somme fixe de 10,000 francs, pour servir aux frais d'administration de cette dernière Compagnie.

(1) Page 384 du premier *Annuaire*

Art. 4. Pour se mettre à même de couvrir la Société d'exploitation des charges, avances et dépenses dont il vient d'être parlé, ainsi que de celles ci-après, la Compagnie de Hainaut-et-Flandres s'engage :

1° A faire sur les 45,500 actions de la Compagnie de Hainaut-et-Flandres actuellement existantes, un appel de 100 francs par titre.

2° A créer 41,214 obligations nouvelles de la Compagnie Hainaut-et-Flandres ;

3° A créer 45,500 obligations spéciales jouissant d'un intérêt annuel de 5 francs par titre et amortissables à raison de 200 francs l'une, en 75 années, par tirage au sort annuel, le premier ayant lieu le 1er décembre 1874.

Art. 5. Pour faire face aux charges assumées par la Société générale d'exploitation en vertu des art. 1, 2, 3 ci-dessus, la Compagnie Hainaut-et-Flandres remettra, au plus tard le 1er mai 1868, au Conseil général de ladite Société générale d'exploitation pour en faire usage à son profit et risque personnels ;

1° Les 41,124 obligations mentionnées au § 2 de l'article 4 ci-dessus, entièrement libérées, avec coupon d'intérêts, à dater du 1er janvier 1867 ;

2° Les 45,500 obligations spéciales mentionnées au § 3 du même article, entièrement libérées avec coupon d'intérêts, à dater du 1er janvier 1868.

Elle lui cède aussi le droit de toucher le produit de l'appel de fonds, stipulé à l'article 4, n° 1 ci-dessus.

De plus, la part progressive des bénéfices à servir par la Société générale d'exploitation aux actions de la Compagnie des chemins de fer Hainaut-et-Flandres, en vertu du littera *B* de l'article 4 de la convention authentique du 28 novembre 1865, sera fixée d'une manière invariable à 5 francs par action et par an, à partir du 1er janvier 1868 jusqu'à l'expiration de ladite convention du 28 novembre 1865.

Art. 6. Il est entendu que 18,000 obligations entièrement libérées du chemin de fer de Péruwelz à Tournay, non encore émises, seront délivrées par la Compagnie Hainaut-et-Flandres à la Société générale d'exploitation pour ladite date du 1er mai 1868.

### Modifications aux statuts.

**1867.** A. R. 9 mai, acte 15 avril, *Mon.* 14 mai, ass. gén. 15 avril.

L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à traiter à toutes fins avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer, entre autres au sujet de l'exécution des lignes de la Compagnie Hainaut-et-Flandres et autres obligations de cette dernière, auxquelles il n'a pas été pourvu, et au sujet du règlement du passif de la Compagnie.

L'assemblée générale faisant usage de la faculté octroyée par l'A. R. du

9 septembre 1864 (*voir* page 384 du premier *Annuaire*) décide les deux émissions suivantes en ces termes :

*a*. Une seconde série de 41,214 obligations de 500 fr. rapportant un intérêt annuel de 15 fr. et remboursables au pair en 80 ans par tirage au sort annuel.

*b*. 45,500 obligations de 200 fr. l'une, rapportant un intérêt annuel de 5 fr. et remboursables au pair en 75 ans.

L'assemblée générale déclare pour l'avenir transférer le siége de la Société à Bruxelles.

---

## Notice.

Le 15 avril 1867 a eu lieu une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, ayant pour objet principal l'approbation d'une convention nouvelle, modificative de celle qui était intervenue le 28 novembre 1865 (1), à conclure avec la Société générale d'exploitation (2).

Peu de compagnies ont eu à subir autant de mécomptes que celle du chemin de fer Hainaut-Flandres. Elle paraissait devoir enfin sortir de ses embarras, grâce au traité du 28 novembre 1865 passé avec la Société anonyme d'exploitation ; en effet, à dater du 1er janvier 1866, la Compagnie devait être déchargée de la responsabilité de l'exploitation et du payement des intérêts et de l'amortissement de ses dettes, en outre les actions devaient toucher 2 fr. en 1867, 4 fr. en 1868, 6 fr. en 1869, 9 fr. en 1870, 12 fr. en 1871, et 15 fr. en 1872 et les années suivantes, c'est-à-dire 5 p. c. des 300 fr. versés par action.

Mais de nouvelles déceptions attendaient les actionnaires; la Compagnie avait, à cette époque, une dette flottante de 1,100,000 fr. (3); elle devait, en outre, terminer de nombreux travaux de parachèvement et la section de Basècles à la frontière.

Le jour même où le contrat était signé, il était donc impossible en fait de réaliser la promesse d'un revenu fixe et progressif aux actionnaires. La situation fut encore aggravée par la crise de 1866.

Pour payer les dettes et suivre ses engagements, il fallait recourir à un appel de 120 fr. à 130 fr. sur les 45,500 actions de la Compagnie, ce que l'administration n'osa pas proposer ; elle s'adressa alors à la Société générale d'exploitation, avec laquelle fut passé le nouveau contrat signé le 13 mars 1867 (2).

(1) Convention passée avec la Société anonyme d'exploitation de chemin de fer (*voir* page 384 du premier *Annuaire*.

(2) *Voir* page 169 la convention du 13 mars 1867.

(3) Cette dette était de plus de 1,500,000 fr. en 1867.

Par la nouvelle convention, le revenu des actions est resté fixé à 2 fr. pour 1867, il est porté à 5 fr. pour 1868 et les années suivantes, plus le remboursement des actions à 200 fr.

Les dettes de la Compagnie Hainaut-Flandres sont maintenant à peu près liquidées; mais elles ont absorbé les 2 fr. du revenu de 1867.

Le change des actions contre des obligations de 200 fr., rapportant 5 fr. par an (jouissance à partir de janvier 1868), doit avoir lieu avant le 1er juillet 1868.

La Société générale d'exploitation a pris l'engagement de construire la section de Saint-Ghislain à Ath, d'une étendue de 25 kilomètres.

Le réseau total se composera des lignes de :

| | | |
|---|---|---|
| Saint-Ghislain à Gand | 85 (1) | 135 kilomètres. |
| Basècles à la frontière | 5 | |
| Péruwelz à Tournai | 20 | |
| Saint-Ghislain à Ath | 25 | |

Le capital de la Compagnie sera en résumé de :

45,500 obligations, portant 5 p. c. d'intérêt et amortissables en 75 ans à 200 fr., délivrées en échange des actions primitives;

47,586 obligations anciennes;

41,214 obligations créées en vertu de la convention du 13 mars 1867 et avalisées par la Société générale d'exploitation.

Les charges annuelles pour l'intérêt et l'amortissement de ces trois catégories d'obligations peuvent être évaluées, à peu de chose près, à 1,700,000 fr., qui, répartis sur 135 kilomètres, demandent un produit net à réaliser de 12,600 fr. par kilomètre, ce qui n'est pas une recette excessive pour un réseau appuyé sur le plus important bassin houiller du pays, la ligne de Tournay-Jurbise ayant donné, en 1867, un rendement kilométrique net de 19,113 fr.

Les recettes brutes de l'exploitation du chemin de fer Hainaut-et-Flandres se sont élevées à 456,727 fr., pour les quatres premiers mois de 1868; elles étaient de 339,868 fr., en 1867, pour la même période de temps (1er janvier au 30 avril), ce qui représente une augmentation de 116,859 fr.

Les longueurs exploitées en 1867 et 1868 étaient les mêmes, sauf 3 kilomètres de la section de Basècles à Péruwelz, livrés seulement le 1er mars 1867.

(1) Y compris 9 kilomètres de La Pinte à Gand, de la ligne de l'État, sur lesquels la Compagnie a le libre parcours, moyennant une redevance à payer à l'État de 3,000 fr. par kilomètre et par an.

# CHEMIN DE FER DU HAUT ET BAS-FLÉNU

**Exploité depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 392 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Montagne du Parc, 3, à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue Neuve, 32, à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| CORBISIER (F.), | Sénateur, | Administrateur, | Mons. |
| DECHAMPS (A.), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| DOFFÉGNIES (H.), | Direct. de la Société générale, | Id. | Id. |
| LIEDTS (CH.), | Gouvern. de la Société générale, | Id. | Id. |
| GHÉBAN (CH.), | Direct. de la Société générale, | Id. | Id. |
| DE BAILLET (Cte H.), | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| DE BROUCKÈRE (H.), | Ministre d'État, | Id. | Id. |
| LETELLIER (F.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| PICQUET (CH.), | Id. | Id. | Mons. |
| VEYDT (L.), | Direct. de la Société générale, | Id. | Bruxelles. |
| LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, | | Banquier, | Id. |
| BAYENS, | Chef de divis. à la Soc. générale, | Secrétaire, | Id. |

---

Ouverture le 10 décembre 1867 (1) de la ligne de Saint-Ghislain à Frameries au service des voyageurs et marchandises.

STATIONS. — **Saint-Ghislain** à : Flénu (Mons, ville), 4,180 mètres; Frameries, 8,537 mètres.

Exploitation à la fin de 1866 de : 28,491 mètres de voies principales de 1m.50 et de 37,275 mètres de voies secondaires de 1m.20, se raccordant à des charbonnages, et à la fin de 1867, de : 37,028 mètres de voies principales et de 37,275 mètres de voies secondaires.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : le second mercredi d'avril et le second mercredi d'octobre de l'année.

---

## Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

---

**Branche de chemin de fer destinée à raccorder le réseau actuel à la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de l'État.**

**1866.** A. R. 1er août, conv. 11 avril 1865 (2) et 27 juillet 1866, *Mon.* 8 août, loi 9 mai.

(1) Le terme d'exécution avait été fixé au 1er août 1868 par le cahier des charges.

(2) Les clauses et conditions de cette convention et du cahier des charges ont été modifiées suivant les engagements pris, le 22 février 1866, par la Société anonyme des Bassins houillers du Hainaut, qui a repris l'exploitation des lignes du Haut et Bas-Flénu, à compter du 1er janvier 1866. Ces engagements consistent dans une réduction des anciens tarifs perçus sur ces derniers chemins de fer.

Conces. : la Société anonyme des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu.

*Tracé.* — Saint-Ghislain à la branche du réseau qui se raccorde au chemin de fer de Mons à Hautmont, de manière à constituer une ligne directe entre Saint-Ghislain et Frameries.

La Société s'engage à organiser, entre Saint-Ghislain et Frameries, un service régulier de transport de voyageurs et de marchandises et à établir, entre ces deux localités, une station intermédiaire.

Pentes maxima : 10 millimètres par mètre.

Courbes minima : 500 mètres et 350 mètres aux abords des stations principales.

Établis. à double voie. Toutefois, entre les stations et les haltes, les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être établis d'abord que pour une seule voie ; la deuxième voie sera complétée aussitôt que les besoins du tarif l'exigeront.

Rails de 34 kilog. reliés par des éclisses.

Terme d'exécution : 1er août 1868. — Tarifs d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État, avec les modifications suivantes, arrêtées par la convention additionnelle du 27 juillet 1866, pour les prix de transports par tonne, en provenance des établissements charbonniers, savoir :

*a.* 45 centimes au minimum et 55 centimes au maximum pour les transports vers les rivages ;

*b.* 40 centimes au minimum et 50 centimes au maximum pour les transports vers le chemin de fer de Mons à Hautmont dans la direction de Frameries.

Ces réductions ne seront appliquées que provisoirement. Le péage moyen actuel de 62 centimes environ par tonne sera réduit de 5 centimes à partir du 1er janvier 1867, de 5 centimes encore à partir du 1er janvier 1868 ; le complément des réductions sera appliqué à partir du 1er janvier 1869.

Il est expressément convenu que si une nouvelle ligne était établie à travers le réseau des chemins de fer du Flénu, la Société contractante, ou ses ayants cause, serait libre alors de rétablir des péages aux taux inscrits dans l'article 25 du cahier des charges du 31 juillet 1833.

**Modifications aux statuts par suite de la cession à bail de tout le réseau et du matériel des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu (1).**

1866. A. R. 7 sept., acte 23 août, *Mon.* 11 sept., assemblée générale 18 déc. 1865 (2).

(1) Cette cession a été faite par un acte passé le 25 juin 1866 avec la Société anonyme des Bassins houillers du Hainaut.

(2) Un extrait du procès-verbal de l'assemblée générale du 18 décembre 1865 se trouve aux pages 393-396 du premier *Annuaire*.

La Banque de Belgique entre en jouissance des dits chemins à compter du 1er janvier 1866.

Le présent bail est fait à forfait moyennant le prix invariable de 400,000 fr. (1) payable de six mois en six mois pendant toute la durée de la concession du chemin de fer.

Outre la somme stipulée ci-dessus, la Banque de Belgique remettra à la Société bailleresse, le jour de la passation de l'acte notarié, 200,000 fr. en obligations de 1,000 fr., à l'intérêt de 5 p. c. l'an et remboursables au pair en cinq années.

Le présent bail est fait pour toute la durée de la concession moins un jour et en conséquence prendra fin le 6 mars 1926.

Si la Banque de Belgique obtenait une prolongation de concession, la Société des chemins de fer du Flénu n'aurait aucune espèce de droit à y prétendre.

La Banque de Belgique pourra, jusqu'à la passation du bail authentique, se substituer une autre société an., au capital de 30,000,000 de fr. en actions, dont 12,000,000 auront été souscrits et libérés de 30 p. c. au moins, soit de 3,600,000 fr.

Cette Société serait constituée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Frameries à Chimay et d'autres lignes (2).

Le siége de la Société est transféré à Bruxelles à dater du 1er janvier 1866.

**Modifications aux statuts par rapport au fonds social.**

1866. A. R. 18 nov., acte 12 nov., *Mon.* 23 nov., ass. gén. 10 oct.

§ 1. Le fonds social est représenté par :

1° 4,000 actions de capital qui recevront chaque année un dividende de 60 fr., pendant toute la durée du bail avec la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut (3).

2° 4,000 actions productives, jusqu'à leur amortissement, d'un dividende annuel de 50 fr. et remboursables au taux de 1,000 fr. chacune, par tirages au sort en 49 années.

§ 2. Une action remboursable sera délivrée au porteur de chaque action actuelle et cette remise sera constatée par l'apposition d'une estampille sur ce dernier titre, qui se trouvera ainsi transformé en action de capital.

§ 3. Le dividende et le remboursement des actions remboursables, ainsi que le dividende des actions de capital, seront payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet.

(1) *Voir* la répartition de cette somme en 1866 à la note (1) de la page 396 du premier *Annuaire*.

(2) La Société qui s'est substituée à la Banque de Belgique, comme il est dit à la note (1) page 174, est la Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, qui a rempli toutes les conditions exigées.

(3) D'après des calculs approximatifs, chaque section recevra 1,200 fr. à l'expiration de la concession.

Le premier payement aura lieu le 1er juillet 1867.

§ 4. L'actif social, à l'expiration de la concession, appartiendra aux 4,000 actions de capital.

Ces actions donnent seules le droit d'assister aux assemblées générales.

Les administrateurs fourniront, pour leur cautionnement, 15 actions de cette catégorie ; les commissaires fourniront, au même titre, 5 de ces actions.

§ 5. Le fonds de reconstitution du capital social sera employé à l'achat d'actions remboursables de la Société, aussi longtemps que le prix de celles-ci ne dépassera pas 1,000 fr.

§ 6. Il sera procédé chaque année, en assemblée générale des actionnaires, à l'anéantissement des titres d'actions amorties.

---

## Notice.

Cette Société a cédé à bail tout son réseau et son matériel, à dater du 1er janvier 1866, à la Banque de Belgique (qui s'est substitué la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut), moyennant un prix qui permet d'attribuer un revenu annuel de 110 fr. à chaque action et de reconstituer ou d'amortir le capital social (1).

Une loi du 9 mai 1866 a autorisé le gouvernement à concéder à la Société du Flénu une branche de chemin de fer, destinée à raccorder son réseau à la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de l'État, de manière à constituer une ligne directe entre Saint-Ghislain et Frameries.

Cette ligne a été ouverte le 10 décembre 1867, au service des voyageurs et des marchandises, au lieu du 1er août 1868, date stipulée par le cahier des charges.

La concession de ce chemin de fer, de 8,537 mètres, a été vivement disputée pendant plusieurs années ; est-ce pour ce motif que le gouvernement a voulu la faire sanctionner par une loi, bien que la loi du 10 mai 1862 (2) lui accorde la faculté de concéder directement, moyennant enquête préalable et adjudication publique, les lignes ne dépassant pas 10 kilomètres?

Le succès du réseau du Haut et Bas-Flénu ne repose pas seulement sur un énorme trafic, mais il est la conséquence du tarif le plus élevé du pays.

La concession dont il s'agit n'a été accordée au Flénu qu'à la condi-

(1) *Voir* les A. R. des 7 septembre et 18 novembre 1866 (pages 174 et 175).

(2) *Voir* page 9 du premier *Annuaire*.

tion expresse imposée aux concessionnaires de réduire notablement les prix de transport de la houille (1) sur la voie de fer, sans cette clause de la convention il y aurait eu utilité publique à ce qu'une ligne concurrente fût établie, *les chemins de fer étant autorisés, moins dans l'intérêt des compagnies concessionnaires que pour l'avantage des populations qu'ils doivent desservir.*

Dans le cours de l'année 1867, on a achevé l'établissement de la seconde voie de Quaregnon vers Frameries et vers Mons et complété ainsi la jonction entre les lignes de Hainaut-Flandres, le Couchant de Mons, le Centre et le Bassin de Charleroi.

Depuis le 15 août 1866, le chemin de fer de Flénu est mis en relation directe, pour le transport des marchandises de toute nature, avec les stations des chemins de fer de l'État, de Hainaut-et-Flandres, de Gand à Selzaete, de Gand à Bruges par Eecloo, du Nord-Belge, et de Liége à Maestricht.

(1) *Voir* page 174 les réductions des péages.

## CHEMIN DE FER HESBAYE-ET-CONDROZ.

*(Voir page 398 du premier Annuaire.)*

SIÈGE SOCIAL : *Place de la Chancellerie, 11, à Bruxelles.*

BUREAU DE L'ADMINISTRATION : *Avenue Godin, à Huy.*

---

| MM. | | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | |
|---|---|---|---|
| [illegible], | Comm. d'arrond., | Vice-Président, | Lens-St-Re[illegible] |
| [illegible] (H.), | Propriétaire, | Adm.-délégué, remplis. les fonct. de dir. génér., | Huy. |
| [illegible], | Architecte, | Administrateur, | Bruxelles. |
| [illegible], | Industriel, | Comm., présid. du Cons. de surveillance, | Huy. |
| [illegible] (J.-B.), | Propriétaire, | Commissaire, | Avin. |
| DE LIEDEKERKE (Cte), | Id. | Id. | Pailhe. |
| DU FONTBARÉ DE POTESTA DE FUMAL (Bon), | Id. | Id. | Fumal. |
| DE L'HONNEUX (G.), | Avocat, | Comm., secrét. du Cons. de surveillance. | Huy. |

---

La longueur approximative de la concession est de 79 kilomètres.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

### Notice.

Les travaux de la ligne de Landen à Huy ont avancé régulièrement en 1866 ; la Société espérait même pouvoir ouvrir cette section en 1867, mais les événements fâcheux des deux dernières années ont arrêté momentanément les travaux, qui seront repris aussitôt que le malaise général que ressent l'industrie aura disparu.

# CHEMIN DE FER DE LA JONCTION GRAND-DUCALE

**(Spa à la frontière Nord du Grand-Duché du Luxembourg),**

**FAISANT PARTIE DE LA SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG ET EXPLOITÉ PAR L'EST-FRANÇAIS.**

*(Voir page 401 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Luxembourg.*

SUCCURSALE ET DIRECTION : *Boulevard de Strasbourg,* 68, *à Paris.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — DIRECTION. | | |
|---|---|---|---|
| [illegible]BON (Marquis), | Propriétaire, | Président, | Paris. |
| [illegible]OFFSHEIM (J.-R.), | Sénateur, | Vice-Président, | Bruxelles. |
| [illegible] (C^te), | Propriétaire, | Administrateur, | Paris. |
| [illegible] (L.), | Id. | Id. | Id. |
| [illegible] | Id. | Id. | Lyon. |
| [illegible] B^on), | Id. | Id. | Paris. |
| [illegible] | Id. | Id. | Id. |
| [illegible]LUVE (C^te), | Id. | Id. | Id. |
| [illegible] (C^te), | Id. | Id. | Id. |
| [illegible] (V^te), | Id. | Id. | Id. |
| [illegible] N.), | Id. | Id. | Id. |
| [illegible] V^te), | Id. | Id. | Id. |
| [illegible] | Id. | Id. | Luxembourg. |
| | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| [illegible] LEVI, | Ingénieur, | Id. | Id. |
| VAN [illegible] WYNCKÈLE (J.), | Directeur général, | | Paris. |
| DE GROUX (H.), | Secrétaire général, | | Id. |
| LETELLIER, | Ingénieur en chef des travaux, | | Luxembourg. |

---

**Ouverture le 20 février 1867 de Spa à la frontière Grand-Ducale, 55 kilomètres.**

---

**Exploitation de 55 kilomètres à la fin de l'année 1867.**

**STATIONS. — Spa à : Francorchamps, 16 kilom. ; Stavelot, 25 ; Trois-Ponts, 30 ; Grand-Halleux, 36 ; Vielsalm, 42 ; Gouvy (douane belge), 53 ; frontière, 55 kilom.**

---

## Notice.

Le produit de cette ligne a été de 552,690 fr. du 20 février au 31 décembre 1867, ce qui représente une recette de 11,644 fr. par kilomètre et de fr. 31-90 par jour-kilomètre.

Les dépenses de premier établissement ont été arrêtées au 31 décembre 1866 au chiffre de 11,224,262 fr., soit 204,077 fr. par kilomètre de voie.

Les dépenses comprennent 11,003,327 fr., montant des obligations remises en payement à la Société du nord de la Belgique pour la construction de la ligne, obligations dont le service annuel pour l'intérêt et l'amortissement grève le Guillaume-Luxembourg d'une charge de 700,000 fr.

---

# CHEMIN DE FER BELGE DE LA JONCTION DE L'EST

(MANAGE A WAVRE),

**Exploité par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer depuis le 1er janvier 1868.**

*(Voir page 404 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *Rue du Marché au Bois*, 17, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. | | |
|---|---|---|---|
| WARING (CH.) Esq., | Propriétaire, | Président, | Londres. |
| PERROT (E.), | Id. | Administrateur, | Paris. |
| DUMONCEAU DE BERGENDAEL (G.), | Id. | Id. | Baulers (Nivelles). |
| WARING (W.) Esq., | Id. | Id. | Londres. |
| GRÉBAN (CH.), | Id. | Id. | Ixelles, lez-Bruxelles. |
| DAVIGNON (H.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| DE HIRSCH (TH.), | Id. | Id. | Id. |
| GHEUDE (S.), | Directeur-gérant, | | Nivelles. |
| BARNES (L.-L.), | Secrétaire de la Société, | | Londres. |

---

Exploitation de 41,314 mètres à la fin des exercices 1866

STATIONS. — **Manage** à : Seneffe, 3,695 mètres ; Féluy-Arq **Nivelles**, 13,488 ; **Genappe**, 22,683 ; Bousval, 27,253 ; Court-St-É **Ottignies**, 35,510 ; Limal, 37,632 ; **Wavre**, 41,314 mètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 30 avril 1867 et 30 avril 1868 (1).

---

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

---

**Remise à bail du chemin de fer de la jonction de l'Est à la Société générale d'exploitation de chemins de fer.** (A dater du 1er janvier 1868.)

**1867.** Ass. gén. ord. du 30 avril et extraord. du 12 août.

La base principale, quant au prix à recevoir par la Société, a été ainsi arrêtée :

Ce prix consistera dans le payement d'une redevance permettant d'attribuer aux actions, et après payement des charges d'emprunt, un dividende de fr. 2-50 pour les deux premières années, à partir de 1868, la remise de la ligne devant avoir lieu au 1er janvier 1868. Le dividende sera porté à 3 fr. pour les deux années 1870 et 1871 ; il s'élèvera à fr. 3-50 pour 1872 et 1873, et atteindra pour 1874 le taux de 4 fr., auquel il demeurera invariablement fixé jusqu'à la fin des concessions.

(1) A l'assemblée générale du 30 avril 1868, on a proposé d'apporter aux Statuts les modifications suivantes :
Addition à l'art. 2. — « La Société a son siége au lieu à désigner par le Conseil d'administration, soit dans la ville de Bruxelles, soit dans l'une des communes suburbaines de la capitale. »
Modification à l'art. 32, § 6. — « L'assemblée générale sera régulièrement constituée pour délibérer, lorsque des actionnaires possédant ensemble 4,000 actions seront présents ou se seront fait représenter au nombre de 10 au moins. »

# CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES

**Exploité par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer depuis le 1er avril 1867.**

*(Voir page 415 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *A Gand.*
SIÉGE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION : *Station du chemin de fer, à Courtrai.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| DE BREYNE-PEELLAERT, | Propriétaire, | Président, | Dixmude. |
| ABLAY DE PERCEVAL, | Général comm' la prov. de la Fland. Occid., | Administrateur, | Bruges. |
| DE CROMBRUGGE-DE BEAUPRÉ, | Propriétaire. | Id. | Calmout. |
| D'AUTRICOURT-WOETS (J.), | Id. | Commissaire, | Dixmude. |
| DE BLAUWE (F.), | Juge au Tribunal de Courtrai, | Id. | Courtrai. |
| DE MUÊLENAERE G.), | Représentant, | Id. | Bruges. |
| GRENON (J.), | Direct. au département des travaux publics, | Id. | Bruxelles. |
| SCHÉRIDAN (J.), | Chef de divis. au gouv. provincial, | Id. | Bruges. |
| VAN DROMMEN, | Propriétaire, | Comm. du gouv., | Eessen. |
| BANQUE DE FLANDRE, | | Banquier, | Gand. |

---

GODDYN (J.), Directeur-gérant, Bruxelles.

---

**Exploitation de 33,662 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.**

STATIONS. — **Lichtervelde** à : Cortemarck, 6,068 mètres; Handzaeme, 8,801; Zarren, 11,925; Eessen, 16,158; **Dixmude**, 18,671; Oostkerke, 24,321; Ave-Capelle, 29,330; **Furnes**, 33,662 mètres.

---

**Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 12 mars 1867 et 10 mars 1868.**

---

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

---

**Cession à bail de l'exploitation du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes à la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer** (1).

**1866.** Ass. gén. extraord. 7 avril. (A compter du 1er janvier 1866.)

(1) Fusionnée depuis le 1er janvier 1867 dans la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

La Compagnie recevra, pendant toute la durée de la concession, 280,000 fr. par an, dont 200,000 fr. sont garantis par le gouvernement.

Le dividende de 4 p. c. à payer aux actionnaires exige une somme de 200,000 fr.; sur l'excédant de la rente payée par la Société d'exploitation, il sera prélevé une somme de 8,023 fr. par an, destinée à amortir au pair les 10,000 actions de la Société de Lichtervelde en 83 années, commençant en 1867.

Du restant des bénéfices, c'est-à-dire de la rente annuelle diminuée de quelques frais d'administration, il sera prélevé 10 p. c. au fonds de réserve pour couvrir les risques imprévus ; le surplus sera réparti aux actionnaires en plus des 4 p. c. déjà distribués.

**Modifications aux statuts de la Société.**

**1866.** A. R. 7 mai, acte 23 avril, *Mon.* 14 mai, ass. gén. 7 av

Le paragraphe de l'article 4 des statuts approuvés par A. 25 juin 1856 (*voir* page 416) commençant par les mots : « La pourra s'entendre » est remplacé par les dispositions suivantes :

La Société, par décision prise conformément à l'article 45, s'entendre et se fusionner avec d'autres sociétés qui s'établiraient ] continuation des communications, s'associer à d'autres pour l'ex tion de son chemin de fer, en transmettre l'exploitation à des tie voie de cession, de location, d'apport, de fusion ou de toute autre ma:

L'article 17 est ainsi modifié : La Société est administrée par un seil de trois membres, assistés d'un secrétaire-directeur.

La gestion est contrôlée par cinq commissaires ; au fur et à mesure démissions, de décès ou de non réélection des titulaires actuels, il ne sera pas pourvu à leur remplacement, jusqu'à ce que le nombre en soit réduit à trois.

L'article 32 est remplacé par les dispositions suivantes :

Sur l'excédant des bénéfices, il sera prélevé une somme de 8,023 fr. pour amortir au pair un certain nombre d'actions.

Si l'excédant n'atteignait pas la somme de 8,023 fr. pendant un ou plusieurs exercices, le montant du déficit serait pris sur les bénéfices ultérieurs, déduction faite au préalable des deux premiers dividendes payés semestriellement aux actionnaires et de la part attribuée à la réserve.

L'assemblée générale du 7 avril a également approuvé une convention verbale intervenue entre la Société anonyme du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer pour la cession de l'exploitation de la ligne.

---

# CHEMIN DE FER DE LIÉGE A GIVET

## FAISANT PARTIE DES LIGNES NORD-BELGES.

*(Voir page 426 du premier Annuaire.)*

CETTE LIGNE EST FORMÉE DES CONCESSIONS DE NAMUR A LIÉGE. AVEC SES EXTENSIONS (NAMUR A GIVET).

---

### CHEMIN DE FER DE NAMUR A LIÉGE ET DE MANAGE A MONS.

Le chemin de fer de Namur à Liége fait partie des lignes Nord-Belges, et celui de ... t Mons a été rétrocédé à l'État et fait partie de sa ligne du Midi (*voir*

SIÉGE SOCIAL : *Montagne de l'Oratoire*, 9, *à Bruxelles*.

---

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

| | | | |
|---|---|---|---|
| ;.) Esq., | Propriétaire, | Président, | Londres. |
| ., | Id. | Administrateur, directeur-gérant, | Bruxelles. |
| sq., | Id. | Administrateur, | Londres. |
| sq., | Id. | Id. | Id. |
| CHE, | Id. | Id. | Liége. |

---

Exploitation de 127 kilom. (1) à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Liége** (Longdoz) à : **Liége** (Guillemins), 2 kilom.; Tilleur, 7; Jemeppe, 9; Flémalle-Grande, 11; Flémalle, 13; Engis, 17; Hermalle, 20; Amay, 24; Ampsin, 27; **Huy**, 31; Bas-Oha, 35; Andenne, 42; Sclaigneaux, 48; Namèche, 51; Marche-les-Dames, 53; **Namur**, 61; Jambes, 64; Dave, 69; Lustin, 75; Godinne, 78; Yvoir, 81; **Dinant**, 89; Hastière, 103; Heer-Agimont (douane belge), 107; **Givet**, 111 kilom. — **Liége** (Longdoz) à : Ougrée, 7 kilom.; Seraing, 8; Val-Saint-Lambert (2), 11; Flémalle, 13 kilom.

La ligne de Namur à Liége est de 73,978 mètres à double voie, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Namur à Liége (Guillemins) | 61,325 mètres, | dont 2,890 mètres exploités en commun avec l'État et des Comp^ies^ étrangères. |
| Flémalle à Liége (Longdoz) | 12,653 id., | dont 2,000 mètres exploités en commun avec l'État et des Comp^ies^ étrangères. |
| TOTAL. | 73,978 mètres. | |

71,993 mètres ont été construits par la Compagnie du Nord et 1,985 mètres par l'État belge. Cette ligne a en plus 16,000 mètres de voies d'évitement dans les stations.

La ligne de Namur à la frontière vers Givet est de 45,845 mètres à simple voie, dont 605 mètres construits par l'État belge et exploités en commun par l'État, la Compagnie du Nord et celle du Grand-Luxembourg. Cette ligne a en plus 6,800 mètres de voies d'évitement dans les stations.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

(1) Y compris le raccordement de la Meuse à Namur, exploité en commun avec l'État et la grande Compagnie du Luxembourg, et le développement des courbes d'Angleur d'environ 3 kilomètres.

(2) Cette station a été ouverte au service de la grande vitesse en janvier 1867.

## Notice.

Le service des obligations émises par la Société concessionnaire se fait intégralement au moyen de l'annuité de 1,000,000 de francs payée par le Nord français pour la location de la ligne de Namur à Liége ; la rente de 672,330 fr., payée par l'État pour la ligne de Mons à Manage, est exclusivement acquise, déduction faite des frais d'administration, au *capital actions*. Cette dernière rente se répartit de la manière suivante :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Les 26,595 actions primitives | touchent | 351,054 fr., | soit 13.20 fr. | par titre. |
| Les 10,000 id. privilégiées | id. | 292,000 fr., | soit 29.20 fr. | id. |
| | Total. | 643,054 fr. | | |

Il reste 29,276 fr. qui couvrent les frais d'administration et de commission de banque, fixés dans les statuts à fr. 0-80 par action.

Les dividendes fixes annuels ci-dessus représentent, pour les actions primitives, 2.64 p. c. et pour les actions privilégiées 5.84 p. c. de leur taux nominal.

Afin de transformer en un capital réel remboursable les titres de rente, le Conseil d'administration proposa, en 1865, aux actionnaires de prélever chaque année 70 centimes sur le revenu de fr. 13-20 pour le remboursement des actions primitives à fr. 312-50 dans le délai de la concession. Sur les 26,595 actions, 397 seulement sont restées en dehors de cette proposition.

Le cours de ces valeurs qui était de 210 fr. en 1865 s'est élevé à 250 fr. au revenu de fr. 12-50 ou 5 p. c., et depuis la mesure prise, 15,000 titres environ ont été achetés sur la place de Londres pour compte de personnes belges.

En présence de ce fait, le Conseil d'administration a proposé, en 1866, nne combinaison analogue aux porteurs *d'actions privilégiées*.

Une retenue de fr. 1-70 sur le revenu actuel de ces actions permettrait de les rembourser au taux approximatif de 680 fr.

Le revenu serait alors réduit à fr. 27-50 représentant, capitalisé à 5 p. c. (taux des actions primitives), une valeur de 550 fr.

Sur les 10,000 actions privilégiées, plus de 7,000 actions étaient déjà entrées dans la combinaison en mai 1868.

La réduction d'intérêt pour les actions remboursables a été fixé au mois de juillet 1868 et le premier remboursement au mois de janvier 1869.

Nul doute que les actions privilégiées rentreront en Belgique comme les actions primitives.

# CHEMIN DE FER DE LIÉGE A MAESTRICHT
## ET SES EXTENSIONS.

*(Voir page 445 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue Neuve*, 18, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Liége-Longdoz.*

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| DE ROTHSCHILD (Bon ALPH.), | Banquier, | Président, | Paris. |
| BRUGMANN (E.), | Id. | Vice-Président, | Bruxelles. |
| DU PRÉ (J.), | Ing. en chef hon. des ponts et chauss., | Admin.-délégué, | Id. |
| BELLEFROID (V.), | Dir. de la Banq. Liég., | Administrateur, | Liége. |
| LAMBERT (S.), | Banquier, | Id. | Bruxelles. |
| POISAT (M.), | Adm. du Nord-Franç., | Id. | Paris. |
| RICHARD-LAMARCHE (H.), | Propriétaire, | Id. | Liége. |
| SAY (L.), | Adm. du Nord-Franç., | Id. | Paris. |
| SUERMONDT (B.), | Propriétaire, | Id. | Aix-la-Chapelle. |
| BRUGMANN (G.), | Banquier, | Commissaire, | Bruxelles. |
| DALLEMAGNE (E.), | Adm. gén. de Sclessin, | Id. | Sclessin. |
| TERWANGNE (C.), | Admin. de la Banque Liégeoise, | Id. | Liége. |
| WAUTIER (E.), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| CLERMONT (J.), | Id. | Commiss. délégué près du gouvern. Néerlandais, | Maestricht. |
| VERHAEST (L.), | Chef de bur. au dép. des aff. étrangères, | Comm. du gouv., | Bruxelles. |

| MM. | DIRECTION ET EXPLOITATION. | |
|---|---|---|
| CLERMONT (J.), | Ingénieur civil, directeur-gérant, | Liége. |
| GRIFFÉ (A.), | Chef du contrôle et de la comptabilité, | Id. |
| CAPPUYNS (G.), | Conducteur, chef du service de la voie, | Id. |
| NOIRSAIN (J.), | Contrôleur du mouv. et chef de station, | Visé. |

Exploitation de 30,102 mètres à double voie, dont 11 kilomètres sont sur le territoire hollandais.

STATIONS. — **Liége** (Longdoz) à : Jupille, 5 kilom.; Wandre, 8; Cheratte, 10; Argenteau, 13; Visé (douane belge), 16; Eysden (douane hollandaise), 20; Gronsveld, 24; **Maestricht**, 30 kilom.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 13 avril 1867 et 15 mai 1868.

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

**Notice.** — Cette ligne est parfaitement située, étant le prolongement du Nord-Français et du Nord-Belge d'une part et du Grand-Luxembourg de l'autre, sur la voie la plus directe vers l'est de la Hollande et le nord de l'Allemagne par la ligne de Maestricht, Venlo, Kempen, à laquelle elle est reliée.

# CHEMIN DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS

## ET SES PROLONGEMENTS.

**Exploité par la Comp. pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais, depuis le 1er juillet 1866.**

*(Voir page 155 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue de la Loi*, **22**, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A La Haye et rue du Méridien*, **55**, *à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — DIRECTEUR. | | |
|---|---|---|---|
| DE HIRSCH (Bon M.), | Banquier, | Président, | Bruxelles. |
| RÉGNIER-PONCELET (J.-H.), | Dir. de l'ét. St-Léonard, | Vice-Président, | Liége. |
| BELWART (E.), | Avocat, | Administrateur, | Gand. |
| BRACONNIER (Ch.), | Industriel, | Id. | Liége. |
| HOUTAIN (L.), | Dir. de l'école indust., | Id. | Id. |
| CLOCHEREUX (H.), | Avocat, | Id. | Id. |
| LANGRAND-DUMONCEAU, | Banquier, | Id. | Bruxelles. |
| DE RENESSE (Cte C.), | Propriétaire, | Id. | Liége. |
| VANDER ELST (C.), | Entrepreneur, | Id. | Bruxelles. |
| VANDER ELST (L.), | Id. | Id. | Id. |
| D'ALCANTARA (Cte A.), | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| D'ANDRIMONT (L.), | Id. | Id. | Liége. |
| FRAIPONT (J.), | Id. | Id. | Id. |
| TAUTIN (E.), | Id. | Id. | Id. |
| STIELS (Ch.), | Id. | Commiss. du gouv., | Id. |
| VAN ESPEN (F.-E.), | Directeur-gérant de la Compagnie, | | Bruxelles. |

---

**Ouverture le 20 juillet 1866 de la section de Hasselt à Eyndhoven, de 59,174 mètres, et le 15 novembre 1866, de Hasselt au canal, de 1,180 mètres.**

---

**Exploitation de 118,669 mètres (1) à la fin des exercices 1866-1867.**

**STATIONS : Liége (Vivegnies) à : Herstal, 2 kilom.; Milmort, 7; Liers, 10; Glons, 17; Nederheim, 20; Tongres, 24; Hoesselt, 32; Bilsen, 35; Beverst, 39; Diepenbeek, 43; Hasselt, 50; Zonhoven, 57; Helchteren, 66; Wychmael-Beverloo, 75; Neerpelt, 85; Achel (douane belge), 91; Valkenswaard (douane hollandaise), 100; Waalré, 104; Eindhoven, 109 kilom.—Ans (État) à : Ans (Soc. L.L.), 2 kilom., Rocour, 4; Liers, 7 kilom. — Bilsen à Munsterbilsen, 2 kilom. — Hasselt au canal, 1,180 mètres.**

---

**Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 15 mai 1867 et 15 mai 1868.**

---

| | | |
|---|---|---|
| (1) Liége à Hasselt avec embranchement vers Ans et Munsterbilsen . . . . . . . | 58,345 | mètres. |
| Section de Hasselt à Eindhoven . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 59,174 | 118,699 |
| Embranchement de Hasselt au canal . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,180 | |
| Le 3 février 1868, a eu lieu l'ouverture, au service des marchandises, de la section d'Ans à Flémalle, dont les stations sont : *Ans* (Soc. L.-L.) à : Jemeppe, 8,577 mètres; Flémalle-Grande, 10,202; Flémalle-Haute, 12,202, ci. . . . . . . . . . . . | 12,202 | 17,202 |
| Plusieurs embranchements vers les charbonnages du nord de Liége, d'environ 5,000 mètres, sont reliés à cette dernière section, ci . . . . . . . . . . . . | 5,000 | |
| TOTAL. . . . . | | 135,901 |

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc.** (suite du premier *Ann.*).

**Souscription publique de 6,000 obligations de 500 francs émises au taux de 482 francs.**

**1866.** Avis du 11 fév., ass. gén. du 26 avril 1864.

Ces obligations rapportent 25 fr. d'intérêt annuel et doivent être versées intégralement le 5 juin 1866. Elles sont remboursables à 625 fr.

**Jonction de la ligne de Hasselt à Eindhoven sur les territoires de la Belgique et de la Hollande.**

**1867.** Conv. 9 nov. ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

---

## **Notice.**

L'exploitation du réseau des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois a été reprise, depuis le 1er juillet 1866, par la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.

Les deux sections de Liége à Hasselt et de Liers à Ans (État) d'une longueur de 58 kilomètres, étaient alors ouvertes à l'exploitation; le 20 juillet, fut ajouté le prolongement de Hasselt à Eindhoven de 59 kilomètres, et le 15 novembre, l'embranchement d'un kilomètre de Hasselt au canal.

Enfin, le 3 février 1868, a eu lieu l'ouverture au service des marchandises de la section de 12 kilomètres d'Ans (Société Liégeoise-Limbourgeoise) à Flémalle, qui complète le réseau concédé et met le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois en rapport direct avec les lignes Nord-Belges à Flémalle et avec la vallée de la Meuse et ses nombreuses usines. Cette dernière section forme avec celle d'Ans-Vivegnies, une espèce de ceinture autour de Liége.

Le service de l'exploitation a été pris à forfait, moyennant la garantie d'une rente fixe kilométrique qui couvre l'intérêt et l'amortissement des obligations, en assurant de plus aux actions une part de 35 p. c. dans les recettes brutes au-dessus du chiffre de 17,200 fr. par kilomètre.

La section de Hasselt à Eindhoven a peu de ressources en fait de trafic local, mais elle deviendra une artère importante lorsqu'elle sera reliée par Boxtel et Bois-le-Duc à Utrecht, Amsterdam et aux lignes de la Frise et de la Gueldre.

Le chemin de fer de Eindhoven à Liége fera partie intégrante de la ligne de transit des ports de mer de la Hollande vers Mulhouse, centre d'un commerce considérable des cotons d'Amérique.

Les recettes de Hasselt-Eindhoven étaient de 2,720 fr. par kilomètre en 1866, elles ont atteint 3,200 fr. en 1867. Celles des autres lignes, y compris la garantie du gouvernement, se sont élevées à 13,500 fr. en 1866 et à 15,000 fr. en 1867.

---

## Bilan de la construction au 31 décembre 1866.

### ACTIF.

### Travaux exécutés au 31 décembre 1866.

ANCIEN RÉSEAU.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Toute la section de Tongres-Bilsen représentée par un capital de | | 1,495,200 | 10,527,452 |
| NOUVEAU RÉSEAU. | | | |
| ENTREPRISE PRIMITIVE. | | | |
| A. — En dépenses générales, suivant bordereau des ingénieurs de la Société et certificats de paiements délivrés | 4,502,152 | | |
| B. — En terrains, terrassements, travaux d'art | 4,530,100 | | |
| | | 9,032,252 | |
| ENTREPRISE GÉNÉRALE. | | | |
| A. — En dépenses générales | 8,972,000 | | |
| B. — En travaux supplémentaires | 3,110,500 | | |
| C. — Section d'Ans-Jemeppe | 1,147,000 | | |
| D. — Id. de Hasselt-Eindhoven | 4,381,500 | | |
| | | 17,611,000 | 17,611,000 |
| | | Total. . . fr. | 28,138,452 |

BISCHOFFSHEIM et DE HIRSCH, banquiers.

| | |
|---|---|
| Valeurs des titres dont ils sont dépositaires au 31 décembre 1866. 197 actions à 500 fr., destinées à la liquidation de l'entreprise primitive | 98,500 |

CAISSE.

| | |
|---|---|
| Solde disponible au 31 décembre 1866 | 1,712 |

J.-R. BISCHOFFSHEIM, banquier, à Anvers.

Valeur des titres dont il est dépositaire au 31 décembre 1866, et destinés à la liquidation de l'entreprise générale.

| | | |
|---|---|---|
| 1,158 actions | 579,000 | 11,927,000 |
| 11,003 obligations | 5,551,500 | |
| PORTEFEUILLE. | | |
| Valeur des titres destinés à la liquidation de l'entreprise générale. | | |
| 9,549 actions | 4,774,500 | |
| 2,044 obligations | 1,022,000 | |
| | Total. . . fr. | 40,165,664 |

### PASSIF.

### Capital affecté à la construction des diverses sections.

ENTREPRISE PRIMITIVE.

| | | |
|---|---|---|
| 12,800 actions à 500 fr. | 6,400,000 | 10,472,078 |
| 2,874 obligations Tongres-Bilsen à 300 fr., remboursables à 500 fr., portant 15 fr. d'intérêts | 862,200 | |
| 14,203 obligations, 2e émission, à 226 fr., remboursables à 500 fr., portant 15 fr. d'intérêts | 3,209,878 | |

ENTREPRISE GÉNÉRALE.

| | | |
|---|---|---|
| 27,600 obligations à 500 fr. | 13,800,000 | 29,526,000 |
| 31,452 obligations, 3e émission, à 500 fr., remboursables à 625 fr., portant 25 fr. d'intérêts | 15,726,000 | |

COMPTE D'AMORTISSEMENT.

| | | |
|---|---|---|
| 110 obligations Tongres-Bilsen remboursées | 33,000 | 67,374 |
| 99 id. 2e émission id. | 22,374 | |
| 24 id. 3e id. id. | 12,000 | |
| | Total. . . fr. | 40,065,452 |

ENTREPRISE PRIMITIVE.

| | |
|---|---|
| 197 actions retenues pour travaux exécutés | 98,500 |

FRAIS D'ADMINISTRATION.

| | |
|---|---|
| Somme disponible sur les frais d'administration versés par les entrepreneurs | 1,712 |
| Total. . . fr. | 40,165,664 |

## Bilan de l'exploitation au 31 décembre 1866.

### ACTIF.

| | |
|---|---|
| *Stations diverses.* — ART. 1er. Bureaux de la ligne : Encaisse et ports à recevoir dans les stations. | 1,432 |
| *Service financier.* — ART. 1er. Caisse de l'exploitation : Espèces et valeurs en caisse à la direction. | 5,957 |
| Caisse de l'administration : Espèces et valeurs en caisse. . . . . | 2,881 |
| *Comptes particuliers.* — ART. 1er. Comptes courants : Débiteurs divers. . . . . . . . . . . | 101,246 |
| Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais. . . . . . . . . . . | 317,192 |
| TOTAL. . . fr. | 428,708 |

### PASSIF.

| | |
|---|---|
| *Service financier.* — ART. 2. Salaires et états ordonnancés à payer : Salaires et états divers à payer. | 2,590 |
| *Comptes particuliers.* — ART. 1er. Comptes courants : Créditeurs divers. . . . . . . . . . . | 19,824 |
| Coupons d'intérêts sur obligations à payer. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 357,663 |
| Obligations à rembourser. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 46,500 |
| Crédit pour frais d'administration de la Société . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,131 |
| TOTAL. . . fr. | 428,708 |

---

## Compte général de Profits et Pertes au 31 décembre 1866.

### DOIT.

| | |
|---|---|
| Imputation des coupons d'intérêts sur obligations, échus le 30 juin 1866. . . . . . . . . . . | 207,175 |
| Id. id. id., id. le 31 décembre 1866 . . . . . . . . . | 357,662 |
| Id. de l'amortissement des obligations remboursables le 31 décembre 1866 . . . . . . . | 46,500 |
| Id. du crédit destiné à la liquidation des frais d'administration du 1er juillet au 31 décembre 1866 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 7,500 |
| TOTAL. . . fr. | 618,837 |

### AVOIR.

| | |
|---|---|
| Excédant disponible des recettes sur les dépenses d'exploitation du 1er janvier au 30 juin 1866 (*voir* le détail ci-après). . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 111,803 |
| Redevance fixe payée par la Compagnie Néerlandaise . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 317,192 |
| Complément de la redevance fixe ci-dessus, dû par MM. Bischoffsheim et de Hirsch, suivant l'article 4 de la convention du 4 avril 1864 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 129,334 |
| Solde à liquider par les entrepreneurs, suivant l'article 3 de la convention du 4 avril 1864 . . . . | 60,508 |
| TOTAL. . . fr. | 618,837 |

---

## Compte général de l'exploitation (exercice 1866).

| RECETTES (en francs). | 1er semestre. | 2e semestre. | Total de l'année. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 107,452 | 172,913 | 280,365 |
| Bagages | 1,654 | 5,279 | 6,933 |
| Marchandises et finances | 206,698 | 206,324 | 413,022 |
| Equipages | 62 | » | 62 |
| Chevaux et bestiaux | 3,739 | 5,826 | 9,565 |
| Produits extraordinaires | 626 | 1,231 | 1,857 |
| Totaux. . . fr. | 320,231 | 391,573 | 711,804 (1) |
| Minimum d'intérêt garanti (1er semestre 1866) | 56,500 | » | 56,500 |
| Id. id. (2e id. ) | » | 57,500 | 57,500 |
| Totaux. . . fr. | 376,731 | 449,072 | 825,804 (1) |
| **DÉPENSES.** | | | |
| Dépenses d'exploitation du 1er semestre 223,967<br>Réduction du prix sur les transports de gravier 53,812 | 277,779 | (2) | |
| Excédant des recettes sur les dépenses . . . fr. | 98,952 | » | |

## Compte de Profits et Pertes de l'exploitation (exercice 1866).

| | Fr. | Fr. |
|---|---|---|
| Excédant des recettes sur les dépenses, y compris la garantie du minimum d'intérêt du 1er semestre 1866 | 42,452<br>56,500 | 98,952 |
| Emploi du matériel roulant en service mixte | 216 | |
| Produit de la location des locomotives de la Société | 4,250 | |
| Id. id. du matériel de la Société | 5,278 | |
| | 9,744 | |
| A déduire, pour location de 18 waggons vides de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais | 4,287 | |
| | | 5,457 |
| Produit de la location de la maison, place Saint-Jean, à Liége | 3,212 | 3,499 |
| Id. du buffet de la station de Tongres | 242 | |
| Produit d'une vente de foin et paille | 45 | |
| Escomptes sur comptes courants | 1,182 | 3,709 |
| Intérêts id. | 2,527 | |
| Retenue sur les salaires du personnel | | 186 |
| Bénéfice total transféré au compte général de Profits et Pertes | fr. | 111,803 |

(1) La longueur moyenne exploitée en 1866 ayant été de 85 kilomètres, cela donne une recette brute kilométrique de 8,374 fr., sans la garantie du gouvernement, et de 9,715 fr. en comprenant la garantie.

(2) Les dépenses du deuxième semestre sont au compte de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais qui perçoit les recettes et le minimum d'intérêt à son profit. (*Voir* pour les conditions de la prise à bail de l'exploitation la page 158 du premier *Annuaire*.)

# CHEMIN DE FER DE LIERRE A TURNHOUT (1).

*(Voir page 467 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| BRUGMAN, | Direct. de la Société générale, | Président, | Bruxelles. |
| STOCLET (AD.), | Propriétaire, | Direct.-délégué, | Id. |
| MALOU (J.), | Sénateur, | Directeur, | Id. |
| MATTHIEU (J.), | Banquier, | Id. | Id. |
| BISCHOFFSHEIM (J.-R.), | Sénateur, | Commissaire, | Id. |
| LEYSEN (TH.), | Ingénieur, | Id. | Id. |
| MACKENSIE-SHAW, | Propriétaire, | Id. | St-Germain. |
| SPITAELS (F.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| FOCQUET (P.), | Directeur de l'exploitation, | | Id. |

Ce chemin de fer a été livré à l'exploitation le 29 avril 1855. Il a une étendue de 38,420 mètres à simple voie.

Exploitation de 37,420 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Lierre à** : Nylen, 7,972 mètres ; Bouwel, 13,584 ; Herenthals, 19,647 ; Lichtaert, 25,442 ; Thielen, 27,944 ; **Turnhout**, 37,420 mètres.

Dates des ass. gén. des actionnaires : 1er mai 1867 et 6 mai 1868.

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

## Notice.

Le chemin de fer de Lierre à Turnhout est prolongé jusqu'à Tilbourg depuis le 12 octobre 1867 ; cela le met en communication d'un côté avec Breda, le Moerdyck et l'ouest de la Hollande, et de l'autre avec Venlo et Kempen et l'est de la Hollande ; mais il faudra attendre l'année 1870 pour que la ligne de Turnhout puisse acquérir une véritable importance, lorsque le chemin de fer de Boxtel, Bois-le-Duc à Utrecht et Amsterdam sera terminé.

La ligne de Lierre à Turnhout ne revenant qu'à 116,216 fr. par kilomètre, y compris le matériel, se trouve dans de bonnes conditions pour l'avenir.

Depuis l'ouverture de la section de Turnhout à Tilbourg, le Grand-Central a acquis un droit de parcours d'Herenthals à Turnhout pour les trains circulant entre Aerschot et Tilbourg.

(1) Cette ligne est exploitée pour compte de la Société des chemins de fer d'Anvers-Rotterdam. (*Voir* pour les conditions pages 468 et 469 du premier *Annuaire*.)

# CHEMIN DE FER DE LOKEREN A LA FRONTIÈRE DES PAYS-BAS

## PAR SELZAETE,

**Faisant partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 477 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Boulevard du Régent*, 15, *à Bruxelles.*

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles et à Saint-Ghislain.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| SNOY (B[on] CH.), | Représentant, | Président, | Bruxelles. |
| DE MEEÛS (C[te] E.), | Propriétaire, | Administ., | Id. |
| DUMON (A.), | Anc. min. des trav. publics, | Id. | Id. |
| MOREL (J.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| EYCKHOLT (ALF.), | Sec. gén. de la Soc. d'expl. de chem. de fer, | Id. | Id. |
| BAUMERIE-DE COCK (C.), | Propriétaire, | Commiss., | Id. |
| DE LAMBERTS-CORTENBACH (B[on]), | Id. | Id. | Saint-Trond. |
| DE MEULENAERE (G.), | Représentant, | Id. | Château de Pitthem, près Thielt. |
| LIBERT (A.), | Propriétaire, | Id. | Nimy, près Mons, |
| LA BANQUE DE L'UNION, | | Banquier, | Bruxelles. |
| DUJARDIN (J.-E. et L.), | | Id. | Bruges. |

---

Ouverture le 25 mars 1867 au service des marchandises et le 5 avril suivant à celui des voyageurs, d'une section de 19,264 mètres de Lokeren à Selzaete.

---

Exploitation de 19,264 mètres à la fin de 1867.

STATIONS. — **Lokeren** à : Exaerde, 5,447 mètres; Moerbeke, 9,011; Wachtebeke, 13,928; Selzaete, 19,264 mètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 15 mai 1867 et 15 mai 1868.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Le chemin de fer de Lokeren à Terneuzen, prolongement des lignes de Dendre-et-Waes, n'aurait pas eu raison d'être sans l'embranchement de Termonde à Lokeren, qui n'était par lui-même qu'une impasse peu profitable à la Compagnie et acquérait une certaine importance en se reliant à Terneuzen, un des bons ports de mer hollandais. La Compagnie de Dendre-et-Waes, comprenant l'intérêt majeur attaché à la construction de la ligne de Lokeren à Terneuzen, s'entendit avec le concessionnaire, M. Dumon, pour faciliter l'exécution du chemin de fer dans un but d'intérêt commun, ce qui donna lieu à une convention verbale intervenue le 2 janvier 1864 (1).

(1) *Voir* pour les conditions de la convention la page 478 du premier *Annuaire.*

# CHEMIN DE FER DE LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

(*Voir* page 480 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : { *Rue d'Idalie, 44, à Bruxelles.*
*Gresham House, Old Broad Street, à Londres.*

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue d'Idalie, 44, à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| SCOTT (L'hon. FRANÇOIS), | Memb. du Parl. angl., | Président du Conseil, | Londres. |
| TESCH (V.), | Anc. min. de la just., | Prés. du Comité local, | Bruxelles. |
| REED (B.-B.) Esq., | Propriétaire, | Administ.-délégué, | Red-Hill (Cté de Surrey). |
| AIKIN (J.) Esq., | Id. | Administrateur, | Liverpool. |
| BRASSEUR (J.), | Consul de Russie, | Id. | Ostende. |
| CLOSS (T.) Esq., | Magistrat, | Id. | Nottingham. |
| DE MOOR, | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| FENTON (W.) Esq., | Banquier, | Id. | Rochdale. |
| FIELD (J.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| HUTCHINSON Esq., | Prés. du syndicat des agents de change, | Id. | Londres. |
| EYCKHOLT (AD.), | Insp. gén. de l'expl. des ch. de fer conc., | Comm. du gouv., | Bruxelles. |
| MERCIER, | Propriétaire, | Id. | Id. |
| DELLOYE-TIBERGHIEN, | Id. | Banquier, | Id. |

---

| MM. | DIRECTION ET EXPLOITATION. | |
|---|---|---|
| KRÉMER (E.), | Sec. de la Comp. et chef du service central, | Bruxelles. |
| MATTHIEU (L.), | Chef d'exploitation, | Id. |
| MOTTIN, | Service de la voie, | Id. |
| KITSON (TH.), | Service de la traction et du matériel, | Id. |
| DE VOS (N.), | Service commercial et contrôle, | Id. |

---

Ouverture le 1er août 1866 au service des voyageurs et des marchandises de la section de Melreux à **Liége** (Guillemins) sur une étendue de 52 kilomètres.

---

Exploitation de 284 kilomètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Bruxelles** (Quartier-Léopold) à : Watermael, 4 kilom ; Boitsfort, 6 ; Groenendael, 10 ; La Hulpe, 15 ; Rixensart, 19 ; **Ottignies**, 24 ; Mont-St-Guibert, 29 ; Chastre, 33 ; Gembloux, 38 ; St-Denis-Bovesse, 46 ; Rhisne, 50 ; **Namur**, 56 ; Naninnes, 65 ; Assesse, 74 ; Natoye, 78 ; **Ciney**, 84 ; Haversin, 94 ; Aye (Marche), 104 ; Marloye, 107 ; Jemelle, 113 ; Forrières, 116 ; Grupont, 122 ; Poix-St-Hubert, 132 ; Libramont, 145 ; Longlier, 154 ; Lavaux, 161 ; Marbehan, 170 ; Habay, 177 ; Fouches, 184 ; **Arlon**, 191 ; Autel (bifurcation), 194 ; Sterpenich (douane belge), 201 ; *Guillaume-Luxembourg :* Bettingen (douane du Grand-Duché), 203 ; Capellen, 206 ; Mamer, 210 ; Bertrange, 213 ; **Luxembourg**, 221 kilom. — Autel (bifurcation) à : Messancy, 7 kilom. ; Athus, 10 ; frontière, 12 kilom. — **Bruxelles** (Nord) à : rue

Josaphat, rue Rogier, chaussée de Louvain, rue de la Loi et **Bruxelles** (Quartier-Léopold), 6 kilom. — Ligne de l'Ourthe : **Liége** (Guillemins) à : Angleur, 3 kilom., Tiff, 10; Esneux, 15; Poulseur, 19; Comblain-au-Pont, 24; Comblain-la-Tour, 27; Hamoir, 32; Bomal, 40; Barvaux, 43; Melreux, 52; Marche, 62; Marloie, 65 kilom.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 11 octobre 1866 et 9 avril 1867 pour l'exercice 1866; 19 octobre 1867 et 15 avril 1868 pour l'exercice 1867.

---

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

### Agrandissement de la station de Jemelle.

1866. A. R. 22 fév., *Mon.* 27 fév.

Cet agrandissement est nécessaire tant par suite des développements actuels et éventuels des transports que pour y établir une remise aux locomotives, des ateliers de réparation, une grande plaque tournante et de nouvelles voies de service.

### Emprunt autorisé jusqu'à concurrence de 18,750,000 francs avec ou sans émission d'obligations.

A. R. 23 avril, *Mon.* 29 avril, ass. gén. 20 avril.

Cette somme est nécessaire pour la construction de l'embranchemen de Bastogne, l'exécution partielle de la double voie sur la ligne existant et l'augmentation du matériel roulant.

### Emprise autorisée pour l'établissement de la seconde voie sur la section de Poix à Arlon.

A. R. 26 avril, *Mon.* 28 avril.

Cette seconde voie est devenue indispensable par suite du développement du trafic et l'ouverture prochaine de la ligne de l'Ourthe.

### Nouveau tarif mixte pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux entre les stations du chemin de fer de l'État et celles du chemin de fer du Grand-Luxembourg (1).

Avis du ministère, *Mon.* 30 sept. et 8 oct.

Ce tarif sera mis en vigueur à partir du 1er octobre 1866.

Les conditions réglementaires et la classification des marchandises du service intérieur des chemins de fer de l'État (édition du 1er mai 1860) sont applicables aux transports mixtes avec le chemin de fer du Luxembourg, sauf quelques modifications.

(1) Un avis du Ministère, inséré dans le *Moniteur* du 30 janvier 1868, annonce que ce tarif est remplacé par celui du service intérieur du chemin de fer de l'État (édition de février 1868). (*Voir* page 32 de l'*Annuaire*.) Les conditions réglementaires et la classification des marchandises de ce tarif sont applicables aux transports mixtes avec le chemin de fer du Grand-Luxembourg, sauf quelques exceptions.

**La grande Compagnie du Luxembourg se substitue à l'Est-Français pour l'exploitation de la ligne de Bettingen à Wasserbelig du Guillaume-Luxembourg** (57 kilomètres environ).

1867. A partir du 20 fév. (1).

**La halte de Lavaux est érigée en station.**

Ordre de service n° 129 du 27 avril. (Depuis le 15 avril.)

**Ligne de la frontière française à Longwy, exploitée par la Grande Compagnie du Luxembourg.**

Ordre spécial n° 320/281 du 27 nov. (A partir du 1er janv. 1868.)

---

## Notice.

Un temps d'arrêt s'est produit dans le développement de la prospérité de ce chemin de fer. Il doit être attribué à deux causes : 1° à une trop grande réduction des tarifs que la Compagnie à dû subir à la suite des mesures adoptées par le gouvernement; or, en supposant que la recette brute restât la même, cette réduction exagérée du prix de transport diminuait beaucoup la recette nette, l'augmentation du trafic résultant des bas tarifs ne compensant pas suffisamment l'augmentation des frais d'exploitation, et 2° à la crise industrielle et commerciale que toute l'Europe subit depuis deux ans, et dont la Belgique et la France souffrent bien plus encore que les autres pays.

En outre, l'invasion du choléra a été si forte vers la fin de 1865 et en 1866, que l'on a dû fermer des établissements industriels qui alimentaient ce chemin de fer.

Le gouvernement ayant un peu relevé les prix de transport des marchandises depuis le 1er février 1868, la Compagnie a immédiatement adopté ces nouveaux tarifs, tant pour son service intérieur que pour le service mixte. Il faut espérer que l'État marchera dans la même voie pour les prix de transport des voyageurs.

La crise industrielle tient à l'incertitude de l'avenir. Aussitôt que la paix sera assurée et la confiance rétablie, le trafic reprendra sa première activité et devra même se développer par suite de la production des usines nouvellement construites dans le Grand-Duché du Luxembourg et dans la Moselle.

Bien que les recettes se soient accrues en moyenne de 12,000 fr. par semaine depuis le 1er janvier 1868 jusqu'en avril, la situation du commerce et de l'industrie est loin d'être normale ; l'industrie métallur-

(1) *Voir* pour les conditions la convention passée le 9 janvier 1863 (page 485 du premier *Annuaire*).

gique, qui fournit à la Compagnie ses principaux transports, est encore dans un état de souffrance des plus intenses. Cette situation ne peut pas se prolonger longtemps encore, et du moment où elle cessera, les recettes s'amélioreront dans de bonnes condition.

La Compagnie exploite depuis le 20 février 1867 la partie du réseau Grand-Ducal, comprise entre Bettingen et Wasserbelig, d'une étendue d'environ 57 kilomètres (1). Le bénéfice de cette exploitation du 20 février au 31 décembre 1867 a été de 85,323 francs pour la Compagnie du Luxembourg, ce qui est un résultat assez favorable.

Elle exploite également depuis le 1er janvier 1868 la ligne de la frontière française à Longwy.

*Ligne de l'Ourthe.* — Cette ligne a été livrée à l'exploitation sur tout son parcours le 1er août 1866.

Les événements qui ont pesé sur le trafic de la ligne principale ont également influé sur cette section, qui est devenue par là une charge d'autant plus lourde pour la Compagnie.

La recette de 1867 ayant été de 734,622 fr. : cela représente un produit kilométrique de 11,302 fr.

Ce produit était, en 1859, de 14,141 fr. sur la ligne principale et le rapport des dépenses aux recettes s'élevait alors à 56 p. c. ; nul doute qu'avec les anciens tarifs, on eût exploité cette nouvelle section à 60 p. c. de la recette au lieu de plus de 95 p. c., ce qui eût donné un bénéfice de 293,849 fr. au lieu de 31,414 fr. seulement.

Le gouvernement a transféré sur la ligne de l'Ourthe la garantie annuelle de 800,000 fr., dont la Compagnie jouissait antérieurement sur la ligne de Namur à Arlon. Cette garantie est depuis devenue commune aux deux lignes de l'Ourthe et de la frontière Grand-Ducale à Spa (2); 450,000 fr. ont été attribués à la première et 350,000 fr. à la seconde ligne, en cas de partage de la garantie.

Pour 1867, le chemin de fer de l'Ourthe a touché 507,885 fr. à titre de garantie; or, comme il a fallu en 1867 une somme de 1,126,338 fr. pour payer les charges d'intérêt et d'amortissement des obligations et les intérêts des actions privilégiées créées pour cette ligne, la perte s'est élevée au chiffre de 569,970 fr. (3), qui a été transférée au compte de Profits et Pertes, compte général.

Les recettes du premier semestre de 1866 ont dépassé de 7,000 fr. environ celles du semestre correspondant de 1867; cela ne représente pas même 2 p. c. et doit être considéré comme un résultat favorable, car il est à remarquer que dans le semestre de 1866, la ligne de Spa à Luxembourg n'était pas encore ouverte, tandis que pendant le second semestre

(1) *Voir* pour les conditions la convention passée le 9 janvier 1863 (page 485 du premier *Annuaire*).
(2) *Voir* page 485 du premier *Annuaire*.
(3) Déduction faite du produit des intérêts du solde du cautionnement.

de 1867, cette ligne était en pleine exploitation, ce qui a dû nécessairement diviser les transports en provenance du bassin de Liége.

Or, pour que le trafic divisé soit à peu près le même qu'avant la concurrence, il faut qu'il y ait de sérieux éléments qui contribuent à son développement.

Lorsque les voies de communication que l'on établit aborderont au chemin de fer et que les causes du malaise actuel auront disparu, nul doute que les recettes de la ligne de l'Ourthe, jointes à la somme garantie par le gouvernement, ne donnent un résultat satisfaisant.

On a commencé les travaux relatifs à l'embranchement vers Bastogne, qui aura une étendue de 29 kilomètres et coûtera environ 3,000,000 de fr., tout compris.

D'après la convention du 27 juin 1862 (*Mon.* 8 mars 1863), le gouvernement a affecté à cet embranchement une somme de 70,000 fr., comme garantie pour parfaire un produit net de pareille somme.

---

## Bilan au 31 décembre 1866 (2e semestre) (1).

### ACTIF.

#### CHEMIN DE FER (premier établissement).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Railway, Bruxelles à Namur | | 29,778,562 | |
| Id., Namur à Arlon | | 35,981,337 | |
| Raccordement (Grand-Duché) | | 1,285,298 | |
| Embranchement vers Longwy | | 1,707,372 | |
| Télégraphe | | 42,919 | |
| Station de Namur (agrandissement) | | 699,285 | |
| | | | 69,494,773 |

#### CHEMIN DE FER DE L'OURTHE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Travaux, terrains, études et frais généraux | 17,128,148 | | |
| Intérêts pendant la construction | 1,604,467 | | |
| | | | 18,732,615 |
| Matériel en service | | | 12,818,795 |
| Embranchement vers Bastogne (études) | | | 19,479 |
| Canal | | | 10,106,851 |
| Terrains et propriétés acquis au nom de la Compagnie | | 295,595 | |
| Escompte des obligations £ 20 (4e émission) | | 449,142 | |
| Magasins d'approvisionnements | | 2,094,406 | |
| | | | 2,839,14 |

#### SOMMES DUES OU A JUSTIFIER PAR DIVERS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cautionnement de la ligne de l'Ourthe | | 400,000 | |
| Compagnies de chemins de fer | | 592,816 | |
| Tesch (Ém.), remises pour achats de terrains pour la ligne de l'Ourthe | | 78,884 | |
| Divers débiteurs en compte courant | | 50,013 | |
| État belge, compte de garantie de la ligne de l'Ourthe | | 506,070 | |
| Payements à valoir sur le matériel en construction | | 131,063 | |
| | | | 1,758,8 |
| Comptes en suspens. Coût du renouvellement de la voie à porter successivement en dépense | | 382,217 | |
| Comptes en suspens. Les 2/5 de cinq années de frais de surveillance payés à l'État en 1866 | | 20,000 | |
| Comptes en suspens. Les 2/5 du coût de réparations extraordinaires | | 12,896 | |
| | | | 415,1 |
| Minimum d'intérêt de la ligne de Namur à Arlon (sommes restant à amortir par compte revenu) | | | 302,9 |
| Versements arriérés sur actions privilégiées | | | 41,30 |
| Id. id. id. constituées | | | 1,750 |
| Valeurs disponibles en caisse et chez les banquiers à Londres et en Belgique | | | 771,669 |
| Portefeuille (35,570 obligations de 500 fr.) | | | 17,785,000 |
| Total. . . fr. | | | 135,085,270 |

(1) Le Bilan et le compte de Profits et Pertes de 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

## PASSIF.

### CAPITAL.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Actions (100,000 de 500 fr.) | | | 50,000,000 | |
| Id. privilégiées 5 p. c. (11,000 de 500 fr.) | | | 5,500,000 | |
| Obligations £ 4, nombre émis | | 113,392 | | |
| Id. id., id. remboursé | | 3,227 | | |
| Reste. | | 110,165 | 11,016,500 | |
| Obligations £ 20 (1re émission) | | 25,000 | | |
| Id. id. (2e id. ) | | 20,990 | | |
| Id. id. (3e id. ) | | 31,994 | | |
| Id. id. (4e id. ) | | 43,000 | | |
| | | 119,994 | | |
| Nombre remboursé | 728 | | | |
| Id. annulé avant l'émission | 110 | | | |
| | | 838 | | |
| | | 119,156 | | |
| | | | 59,578,000 | |
| | | | | 126,094,500 |

### SOMMES DUES A DIVERS, SAVOIR :

| | | |
|---|---|---|
| Pour salaires et états divers | 261,172 | |
| Divers en compte courant | 398,567 | |
| Pour fournitures de matériel | 225,078 | |
| A.-G. Arrasse, entrepreneur de la ligne de l'Ourthe | 497,934 | |
| Effets à payer | 3,895,025 | |
| Compagnies de chemins de fer | 325,644 | |
| Intérêts et remboursements d'obligations restant à payer | 133,980 | |
| 'n dépôt pour garantie des contrats (C. Arrasse et Cie) | 617,996 | |
| ividende des années antérieures restant à payer | 58,915 | |
| mprunt | 1,000,656 | |
| | | 7,854,967 |
| Dix-huitième coupon d'obligations £ 20 | | 31,049 |
| Amortissement des obligations £ 4 | | 322,700 |
| Id. id. £ 20 | | 364,000 |
| Fonds de réserve | | 165,000 |
| Revenu, exercice 1866, 2e semestre | | 753,054 |
| Total. . . fr. | | 135,085,270 |

## CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DE MALINES A TERNEUZEN.

(*Voir* page 500 du premier *Annuaire.*)

Déchéance prononcée par A. R. du 2 mai 1868, *Mon.* 7 mai.

---

## CHEMIN DE FER DE MALINES, PAR SAINT-NICOLAS, A LA FRONTIÈRE DES PAYS-BAS.

---

### Loi qui autorise la concession d'un chemin de fer de Malines, par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas (1).

1868. Loi 27 mai, *Mon.* 4 juin.

Le gouvernement est autorisé :

1° A concéder, aux clauses et conditions stipulées dans une convention conclue le 4 mai 1868, un chemin de fer de Malines, par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Hulst;

2° A concéder, à des conditions analogues, un chemin de fer partant de Termonde, passant par Hamme et se reliant à la ligne ci-dessus;

3° A restituer à la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer international de Malines à Terneuzen, les cautionnements de 275,000 fr. et 75,000 fr., ensemble 350,000 fr., déposés pour l'obtention des concessions des chemins de fer de Malines à Saint-Nicolas et de Saint-Nicolas à la frontière des Pays-Bas, octroyées en exécution des lois des 12 août 1862 et 31 mai 1863, concessions dont la déchéance a été prononcée.

---

### Notice.

Le chemin de fer de Malines à la frontière des Pays-Bas prendra son origine à la station de Hombeck de la ligne de l'État de Malines à Termonde, sur lequel les concessionnaires auront la faculté de faire circuler leurs trains.

Il y a autour de Tamise, dans un rayon d'une lieue et demie, une population d'environ 100,000 habitants; elle attend depuis longtemps ce chemin de fer qui la mettra en communication avec le réseau national.

Ce chemin de fer devra être livré à l'exploitation dans un délai de deux ans.

Le capital social sera de 6,500,000 fr. au lieu des 16 millions de la première Société.

D'après l'article 10 de la convention précitée du 4 mai 1868, les concessionnaires sont autorisés (2) à disposer le pont à construire pour le passage du chemin de fer sur l'Escaut, à Tamise, de manière à pouvoir y annexer, soit une voie charretière avec trottoirs pour piétons, ensemble d'une largeur de $4^{m},50$, soit seulement des trottoirs pour piétons, chevaux non attelés et bestiaux.

Des droits de péages seront perçus pour tout passage sur le pont.

(1) Concession accordée par A. R. du 16 juin 1868, *Mon.* 20 juin.

(2) La Commission des travaux publics (séance du 20 mai 1868) a été d'avis qu'il fallait imposer comme condition à la Compagnie l'obligation d'annexer au pont à construire sur l'Escaut une voie charretière avec trottoir pour piétons, le gouvernement dût-il même promettre son concours pécuniaire pour l'exécution de ce travail, qui sera colossal.

# CHEMIN DE FER DE MANAGE A PIÉTON

## ET DE SES EXTENSIONS,

**Exploité par la Société de la Jonction de l'Est jusqu'au 31 décembre 1867.**

**Exploité par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer depuis le 1er janvier 1868.**

*(Voir page 502 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue du Marché-au-Bois*, 17, *à Bruxelles*.

---

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| PERROT (E.), | Propriétaire, | Président, | Château de Larmoy, près Vierson (France). |
| WAROCQUÉ (A.), | Représentant, | Vice-Président, | Mariemont. |
| PREUD'HOMME (FR.), | Propriétaire, | Admin.-délégué, | Morlanwelz. |
| DECHAMPS (A.), | Doct. en droit, | Administrateur, | Scailmont-Manage. |
| T'SERSTEVENS-TROYE (J.), | Représentant, | Id. | Marbais, près Thuin. |
| CONSIDÉRANT (N.), | Propriétaire, | Commissaire, | Bruxelles. |
| DAVIGNON (H.), | Id. | Id. | Id. |
| HAMOIR (E.), | Id. | Id. | Valenciennes. |
| LECLERCQ (CH.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| VAN VOLXEM, | Id. | Id. | Id. |

---

Exploitation de 9,959 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Manage** à : Bascoup (Chapelle), 6,671 mètres ; **Piéton**, 9,959 mètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 30 avril 1867 et 28 avril 1868.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Le chemin de fer de Manage à Piéton est livré à l'exploitation sur toute la ligne depuis le 5 octobre 1865.

Il a été exploité à forfait par la Société de la jonction de l'Est (Manage à Wavre) jusqu'au 1er janvier 1868 et fait maintenant partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

L'exploitation se fait moyennant un prélèvement, en faveur de la Société, sur la recette brute. La redevance s'est élevée à 26,018 fr. pour 1866 et à 40,219 fr. pour 1867.

---

## CHEMIN DE FER RELIANT MAESEYCK ET VIRTON

### AU RÉSEAU DES VOIES FERRÉES DE BELGIQUE.

---

**Loi qui autorise la concession, avec garantie d'un minimum d'intérêt, de deux chemins de fer reliant les villes de Maeseyck et de Virton au réseau des voies ferrées de Belgique.**

**1866.** Loi 1er déc., *Mon.* 7 déc.

Art. 1er. Le gouvernement est autorisé à concéder :

1° Un chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, avec prolongement éventuel vers la ligne néerlandaise de Venlo à Maestricht;

2° Un chemin de fer se détachant de la ligne de Namur à Arlon et se dirigeant vers la frontière française, passant par ou près de la ville de Virton.

Art. 2. La concession de ces deux chemins de fer pourra être accordée moyennant une garantie d'intérêt, qui ne dépassera pas respectivement 150,000 fr. pour le premier et 275,000 fr. pour le second.

Art. 3. Dans le cas où le produit net de l'exploitation de ces deux chemins de fer excéderait pour la première ligne 200,000 fr., et pour la seconde 380,000 fr., l'excédant serait versé à la caisse du Trésor, à concurrence des sommes éventuellement payées par l'État du chef de la garantie pendant les années antérieures.

---

# CHEMINS DE FER DE MONS A HAUTMONT

## ET DE SAINT-GHISLAIN,

### FAISANT PARTIE DES LIGNES NORD-BELGES.

*(Voir page 504 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Paris et à Bruxelles* (à la Société générale).
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Mons.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| DE ROTSCHILD (B^on J.), | Banquier, | Président, | Paris. |
| MALOU (J.), | Sénateur, | Vice-Président, | Bruxelles. |
| BRUGMANN (G.), | Banquier, | Administrateur, | Id. |
| BRUGMANN (E.), | Id. | Id. | Id. |
| CORBISIER (F.), | Sénateur, | Id. | Mons. |
| GOETHALS (B^on A.), | Général, | Id. | Bruxelles. |
| IMBAULT (L.), | Propriétaire, | Id. | Frameries. |
| LIEDTS (Ch.), | Gouvern. de la Société générale, | Id. | Bruxelles. |
| POISAT (M.), | Propriétaire, | Id. | Paris. |
| GRÉBAN (Ch.), | Direct. de la Société générale, | Id. | Bruxelles. |
| D'OFFEGNIES (H.), | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| LAMBERT (S.), | Banquier, | Id. | Id. |
| LETORET (Ch.), | Propriétaire, | Id. | Mons. |
| HALBRECHT (Ch.), | Id. | Id. | Id. |
| GOBLET (C^te), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, | | Banquier, | Id. |
| VANDERSCHRICK (F.), | Secrétaire, | | Id. |

---

**Exploitation de 45,783 mètres (1) à la fin de 1866 et de 16,365 mètres (2) à la fin de 1867 (partie belge seulement).**

STATIONS.— **Mons** (stat. de l'État) à : raccordement, 1,202 mètres ; Cuesmes, 3,110; **Frameries**, 7,324; Quévy, 14,877; frontière, 16,365 mètres. — Réseau de Saint-Ghislain, 21,543 mètres. — **Frameries** à Formation, 7,875 mètres.

---

(1) La différence avec le chiffre de l'année 1865 provient des longueurs des voies particulières exploitées par la Compagnie : charbonnage des houilles grasses, 1,571 mètres et celui de Longterne-Ferrand, 900 mètres; en outre, l'embranchement de Frameries à Formation est de 7,875 mètres au lieu de 7,272 mètres.

(2) Réseau de Mons à la frontière seulement, les lignes de Saint-Ghislain ayant été cédées à la Compagnie des Bassins houillers à dater du 1^er janvier 1867.

**Réseau de Saint-Ghislain.**

| | | Mètres. |
|---|---|---|
| A. — | Embranchement de Frameries à Formation | 7,875 |
| B. — | Formation à Warquignies | 3,185 |
| | Branche de Warquignies à la gare des Chevalières | 2,202 |
| | Id. au Buisson n° 1 | 685 |
| | Gare de Warquignies à l'Escouffiaux n° 1 | 600 |
| C. — | Formation au Buisson n° 2 | 1,233 |
| | Gare de Warquignies à l'Escouffiaux n° 7 | 1,040 |
| D. — | Formation à Dour | 3,650 |
| | Dour à Thulin | 3,309 |
| E. — | Formation au Canal | 4,570 |
| | Saint-Ghislain à la Branche du Canal | 1,069 |
| | Total des lignes du réseau de Saint-Ghislain proprement dit | 29,418 |
| Lignes particulières exploitées par la Compagnie. | Charbonnages des Houilles grasses | 1,571 |
| | Id. de Longterne-Ferrand | 900 |
| | Id. des Chevalières (Sainte-Catherine) | 386 |
| | Id. id. (Saint-Charles) | 469 |
| | Id. de la Grande veine du Bois Saint-Ghislain | 102 |
| | TOTAL GÉNÉRAL | 32,846 |

Les distances étant données de gare en gare et de celle de Formation pour les distances A, B, C, D, E, la moitié de la longueur de la gare de Formation est comptée cinq fois au lieu de deux fois. En supprimant ces doubles emplois, on arrive à une longueur totale exploitée de 32,594 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 8 avril 1867, 30 mars, 6 et 28 avril 1868.

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

**Cession à bail du chemin de fer de St-Ghislain et ses embranchements (1) à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.**

**1866.** Traité provisoire 28 septembre et 16 octobre. (A dater du 1er janvier 1867.)

La Compagnie des Bassins houillers du Hainaut se substitue à celle du Nord pour l'achèvement de tous les travaux en cours d'exécution, et elle la garantit contre tous procès ou toutes réclamations qui peuvent être actuellement en instance ou qui pourront résulter de la cession et de l'exploitation future du chemin de fer de Saint-Ghislain.

Elle s'interdit de contracter aucun emprunt ou d'émettre aucune obligation, qui seraient, en quelque chose que ce soit, privilégiés sur la créance résultant du bail de cession.

(1) Ce traité a été approuvé dans l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut du 25 février 1867 et dans celle des actionnaires du Nord du 24 avril suivant.

Le prix du bail, basé sur la moyenne des produits nets de Saint-Ghislain pendant les derniers exercices, est fixé à 350,000 fr. par an, payables en deux termes, de six mois en six mois.

De plus, en vertu d'une convention particulière, annexée au traité, 1,000,000 de fr. doit être payé à la Compagnie du Nord pour le mobilier des stations et pour le matériel roulant spécialement affecté au service de traction et de transport sur le chemin de Saint-Ghislain.

Le paiement en sera effectué d'ici au 15 juillet 1868, en quatre termes, à raison de 250,000 fr. par semestre, avec intérêts à 5 p. c. Ce paiement est garanti par la Banque de Belgique.

| | |
|---|---|
| Les intérêts de ce recouvrement spécial, soit . . . | 50,000 fr. |
| réunis à la redevance de . . . . . . . . . . . . | 350,000 » |
| ci-dessus mentionnée, forment un revenu annuel de . . | 400,000 fr. |

## Notice.

La Compagnie du Nord, qui a pris à bail les lignes de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain, a cédé le réseau de Saint-Ghislain, depuis le 1er janvier 1867, à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, moyennant une rente égale au produit net le plus élevé obtenu sur ce réseau.

Elle a pris cette décision pour sauvegarder ses intérêts compromis par suite de la demande de concession d'une petite ligne directe de Frameries à Saint-Ghislain, latérale au chemin de Saint-Ghislain, avec un raccourcissement de parcours ; de plus, une des conditions imposées aux concessionnaires a été un notable abaissement des prix de transport des houilles sur la voie de fer.

Le Nord aurait sans doute pu soutenir la concurrence, mais en réduisant ses propres tarifs de 20 à 25 p. c., ce qui aurait exposé les produits du chemin de fer à une réduction proportionnelle.

En prenant à bail le chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements, la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut s'est engagée à remplir toutes les obligations, de quelque nature qu'elles fussent, contractées par la Compagnie du Nord, soit vis-à-vis de l'État belge, soit à l'égard des différentes Compagnies houillières desservies par le chemin dont il s'agit.

Elle a pris, en outre, l'engagement de prolonger la ligne de Saint-Ghislain jusqu'à Quiévrain et de faire, sur les branches principales du réseau, un service de voyageurs et un service de marchandises de grande et petite vitesse.

## Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.

A partir du 1er janvier 1869, la Société de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain aura droit à une rente de 1,200,000 fr., au lieu de celle de 1,170,000 fr., que la Compagnie du Nord lui a payée depuis 1859 pour la prise à bail de l'exploitation de ses lignes.

Au 31 décembre 1867, on avait pu, malgré le taux réduit du bail, économiser 50,000 fr., après avoir satisfait à toutes les charges sociales (1); le capital sera de 60,000 fr. au 31 décembre 1868.

Un arrêté royal du 1er juin 1868 (*Mon.* 9 juin) approuve les modifications apportées aux statuts par acte du 13 mai 1868 (assemblée générale du 27 avril), savoir :

Le § 3 de l'article 3 (1) des dispositions additionnelles aux statuts, approuvées par arrêté royal du 13 mars 1859, est remplacé comme il suit :

3° L'excédant sera appliqué, à dater du 1er juillet 1869, au remboursement des actions par la voie du sort et d'après un tableau d'amortissement établi. Ce remboursement aura lieu au taux de 1,000 fr. par action, y compris le coupon du dernier semestre.

L'actionnaire, dont le titre sera remboursé, recevra une action de jouissance donnant droit à un revenu annuel de 5 fr.

Deux actions de jouissance équivalent, pour prendre part aux assemblées générales, à une action de capital.

Après l'amortissement des 20,000 actions émises, le revenu net sera réparti par parts égales entre toutes les actions de jouissance.

L'avoir social sera réparti de la même manière à l'expiration de la concession.

Les actions de jouissance seront signées par deux administrateurs. Il sera procédé chaque année, en assemblée générale des actionnaires, à l'anéantissement des titres remboursés.

Cette opération sera constatée par le procès-verbal, qui devra contenir à ce sujet toutes les indications nécessaires et notamment la désignation en chiffres et en toutes lettres des numéros des actions détruites.

L'assemblée donne au Conseil d'administration pouvoir et mandat exprès de réaliser la présente résolution par acte authentique, d'en poursuivre l'approbation, de consentir au besoin aux modifications secondaires qui seraient exigées, et généralement de faire tout ce qui

(1) *Voir* page 509 du premier *Annuaire*.

sera nécessaire pour que la présente résolution produise son plein et entier effet.

La Société est en mesure de rembourser au taux de 1,000 fr. les actions de 500 fr.; elle peut donner, en outre, au titulaire de l'action de capital remboursée une action de dividende ou de jouissance, produisant un revenu annuel de 5 fr. A la liquidation, les actions de dividende se partageront tout l'avoir social. Cet actif comprendra notamment un chemin de fer particulier, acquis avant le bail donné au Nord, par la Compagnie, au prix de 300,000 fr., et qui ne doit pas faire retour au domaine public : il peut comprendre aussi d'autres valeurs ou revenus ; le tableau d'amortissement des actions a été calculé, en effet, de manière à avoir la certitude de rembourser à 1,000 fr. toutes les actions avant le terme des concessions; mais il est possible et même probable qu'à cette époque, par des jouissances d'intérêts ou par d'autres causes, un certain fonds aura été accumulé.

---

# CHEMINS DE FER NORD-BELGES (1) et (2).

*(Voir page 518 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue de Dunkerque*, 18, *à Paris*.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue de Dunkerque*, 18, *à Paris et à Liége-Longdoz*.

---

MM. MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION ET FONCTIONNAIRES SUPÉRIEURS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| DE ROTHSCHILD (Bon J.), | Banquier, | Président, | Paris. |
| DELEBECQUE (G.-J.), | Propriétaire, | Vice-Président, | Id. |
| CAILLARD, aîné, | Id. | Administrateur, | Id. |
| DALLON (Marquis J.-J.), | Id. | Id. | Id. |
| HALPHEN (A.), | Id. | Id. | Id. |
| DE SAINT-DIDIER (Bon A.), | Id. | Id. | Id. |
| SAY (L.), | Id. | Id. | Id. |

---

MM.

| | | |
|---|---|---|
| PETIET (J.), | Ingén., chef de l'expl. du matériel et de la traction, | Paris. |
| MATTHIAS (F.), | Ingénieur, sous-chef de l'exploitation, | Id. |
| COUCHE, | Ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé des travaux de la surveillance, | Id. |
| BOUCHER, | Ing. en chef des ponts et chauss., att. aux trav., etc., | Id. |

---

**Lignes Nord-Belges.**

MM. CHARLEROI A ERQUELINNES ET LIÉGE A GIVET (1).

| | | |
|---|---|---|
| OHNET (AUG.), | Inspecteur général, | Liége. |
| L'HOEST (ISID.), | Chef du service central, | Id. |
| LE BON (G.), | Inspecteur du mouvement de Liége à Givet, | Id. |
| ROUX (N.), | Inspect. du mouvement de Charleroi à Erquelinnes, | Charleroi. |
| WISSOCQ, | Ingén., chef du service, de la tract. et du matériel, | Saint-Martin. |
| BERNARD, | Ingénieur, chef du service des travaux, | Namur. |
| MORARD (M.), | Ingén., inspect. du service de la voie et des travaux, | Id. |

---

MM. MONS A HAUTMONT (2).

| | | |
|---|---|---|
| DELEBECQUE (ED.), | Ingénieur, chef du service de la ligne, | Mons. |
| CLAESSENS (F.), | Chef du mouvement, | Id. |

---

Dates des ass. gén. des actionnaires du Nord : 24 avril 1867 et 27 avril 1868.

---

## Notice.

Le 5 mars 1866 a eu lieu l'ouverture de la section de Doische à Hastière, qui a mis la ligne de Liége à Givet en communication directe avec le chemin de fer de Chimai, et le 28 mai 1868 a été mis en exploitation le prolongement de ce chemin de fer entre Momignies et Anor. Il ne reste

(1) *Voir* ces chemins de fer pages 131 et 184.
(2) *Voir* ce chemin de fer page 203.

plus que 59 kilomètres entre Anor et Laon, qui doivent être construits le 30 juin 1869 pour avoir terminé la grande ligne internationale de Paris vers l'Allemagne et la Hollande, par Soissons, Laon, Chimai, Dinant, Namur et Liége.

Les bassins houillers de Liége et de Charleroi seront par cette nouvelle voie mis en relation directe avec toutes les usines métallurgiques et les nombreuses filatures d'Anor, de Hirson et de Fourmies.

Cette artère importante de voie ferrée de Paris à Liége est de 373 kilomètres, dont 313 kilomètres appartiennent au Nord-Français et 60 kilomètres à la Société de Chimai.

Au nombre des lignes dont la Compagnie du Nord a pris à bail l'exploitation en Belgique, se trouve le chemin de fer de Saint-Ghislain, qui dessert une partie des houillères du couchant de Mons.

Ce réseau de voies ferrées fait partie de la concession des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain et a été cédé depuis le 1er janvier 1867 à la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut (1), qui s'est engagée à prolonger la ligne de Saint-Ghislain jusqu'à la station frontière de Quiévrain ; cela assurera au Nord une part de plus en plus considérable dans les transports à destination du nord et l'ouest de la France.

La Compagnie du Nord a conservé l'exploitation de la ligne de Mons à Hautmont, par laquelle s'effectue le service le plus rapide et le plus fréquenté entre Paris et Bruxelles. C'est sur cette ligne, à la station de Frameries, que le Nord continuera à recevoir les charbons du couchant de Mons, pour les transporter en France.

L'exploitation des lignes Nord-Belges est en bonne voie d'amélioration, depuis 1865 ; les bénéfices nets se sont élevés, savoir :

| | |
|---|---|
| En 1865 à. . . . . . | 387,784 fr. |
| En 1866 à. . . . . . | 585,371 fr. |
| En 1867 à. . . . . . | 614,060 fr. |
| Total. . . | 1,587,215 fr. de boni disponible. |

La Compagnie du Nord s'est constituée aux termes de ses statuts une réserve de 3,000,000 de fr. et s'est décidée, dans l'assemblée générale du 24 avril 1867, à s'imposer la même obligation pour les lignes Nord-Belges, afin de leur appliquer les précautions adoptées pour le réseau français.

Eu égard au capital des lignes Nord-Belges et pour rester dans une proportion analogue à celle des lignes françaises, cette réserve a été fixée à 500,000 fr. en prélevant 5 p. c. sur les bénéfices nets de l'exploitation jusqu'à compléter la somme susdite.

Au 31 décembre 1867, le fonds de réserve s'élevait déjà à 79,361 fr.

(1) *Voir* la notice du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain (page 205).

# CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE

**Compris dans l'exploitation du Grand-Central Belge.**

*(Voir page 530 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| BISCHOFFSHEIM (J.-R.), | Sénateur, | Président, | Bruxelles. |
| STOCLET (A.), | Propriétaire, | Admin.-délégué, | Id. |
| BISCHOFFSHEIM (F.), | Banquier, | Administrateur, | Id. |
| MALOU (J.), | Sénateur, | Id. | Id. |
| DE HIRSCH (B$^{on}$), | Banquier, | Commissaire, | Id. |
| CATOIR (H.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| MONTEFIORE-LEVY (G.), | Id. | Id. | Id. |
| QUAIRIER (J.), | Avocat, | Id. | Id. |
| VAN DER STRAETEN (J.), | Sec. de la Soc. génér., | Comm. du gouv., | Id. |
| ANDRÉ (L.), | Insp. au min. des trav. publics, | Id. | Id. |
| BISCHOFFSHEIM ET DE HIRSCH, | Propriétaires, | Banquiers. | Id. |
| STOCLET (V.), | Secrétaire de la Société, | | Id. |

---

FOCQUET (A.), Ingénieur en chef (1), Spa.

---

**Ouverture le 1er oct. 1867 de la section de Turnhout à Tilbourg de 31,130 mètres.**

---

**Exploitation de 117 kilom. à la fin de 1866 et de 148 kilom. à la fin de 1867.**

STATIONS. — **Louvain à** : Rotselaer, 7 kilom.; **Aerschot**, 15; Westmeerbeek, 23; Norderwyck-Morkhoven, 30; **Herenthals**, 37 kilom. — **Anvers à** : Bouchout, 8 kil.; **Lierre**, 14; Berlaer, 21; Heyst-op-den-Berg, 28; Boisschot, 34, **Aerschot**, 42; Testelt, 51; Sichem (Montaigu) (2), 54; **Diest**, 59; Zeelhem, 64; Schuelen, 69; Kermpt, 76; **Hasselt**, 80 kilom. — **Turnhout à** : Welde-Merxplas, 7,720 mètres; Baar-le-Nassau, 13,440; Alphen, 18,230; Riel, 23,300; **Tilbourg**, 31,130 mètres.

---

**Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 1er mai 1867 et 8 mai 1868.**

---

(1) Les fonctions de M. Focquet ont cessé en 1868.
(2) Service d'omnibus entre Sichem et Montaigu.

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc.** (suite du premier *Ann.*).

---

**Modifications aux statuts de la Société.**

**1866.** A. R. 21 fév., acte 9 fév., *Mon.* 25 fév., ass. gén. 6 janv.

L'article 3 de l'A. R. du 11 juillet 1861 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

Art. 3. La Société a pour objet l'établissement et l'exploitation des chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

Elle pourra construire et exploiter toutes lignes qui lui seront concédées, se charger, pour compte d'autres concessionnaires, de la construction ou de l'exploitation de toutes lignes concédées, acquérir et exploiter les concessions dont elle obtiendra la cession, faire de ses concessions apport dans d'autres compagnies, céder, en tout ou en partie, la propriété ou l'exploitation de ces lignes, prendre un intérêt dans d'autres sociétés de chemins de fer, et enfin acheter du matériel de chemins de fer pour le revendre ou le louer.

Aux termes des statuts de la Société, on ne pouvait entreprendre la construction de chemins de fer ou y prendre intérêt qu'en Belgique *et en Hollande* (*voir* page 532 du premier *Annuaire*) au lieu de : *et à l'étranger*. Cette dernière disposition était nécessaire pour être à même de réaliser, dans son ensemble, une convention faite avec la Société d'exploitation de chemins de fer belges pour la

**Construction de diverses lignes dans les Flandres avec prolongement de l'une d'elles en France.**

Ass. gén. 6 janv., *Mon.* 25 fév., traité du 18 déc. 1865.

La Société du Nord de la Belgique a formé, avec la participation de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, une nouvelle société dite : *Société belge de chemins de fer* (*voir* ci-après) pour l'exécution en commun de ces lignes de chemins de fer.

D'après ce projet, le capital immédiatement émis était de 8,000 actions de 500 fr., dont 4,000 actions souscrites par la Société du Nord de la Belgique et 4,000 par la Société générale.

**Jonction de la ligne de Turnhout à Tilbourg sur les territoires de la Belgique et de la Hollande.**

**1867.** Conv. 9 nov., ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

Le raccordement à la frontière est approuvé, tel qu'il a été exécuté pour le chemin de fer, de manière que les locomotives, les voitures et les waggons des deux pays puissent circuler sans entraves sur la ligne.

---

## Bilan arrêté au 31 décembre 1866 (1).

### ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Lignes exploitées . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . fr. | | 15,098,187 |
| Ligne en construction. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,367,220 |
| Capital alloué à l'atelier central de Louvain. . . . . . . . . . . . . . . | | 1,000,000 |

### PORTEFEUILLE.

| | | |
|---|---|---|
| 10,000 actions de la Société à 500 francs. . . . . . . . . . . . . . . . fr. | 5,000,000 | |
| 1,971 obligations de la Société à 300 francs . . . . . . . . . . . . . . . | 591,300 | |
| 4,586 actions de la Société de Turnhout à 390 francs . . . . . . . . . . . | 1,788,540 | |
| 3,825 id. de la Société belge de chemins de fer à 500 francs . . . . . . . | 1,912,500 | |
| 37,200 id. de dividende de la Société d'Anvers à Rotterdam (*mémoire*). . . | | |
| 50 obligations fonds belges 4 1/2 p. c. à 991 (cautionnement Turnhout-frontière) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 49,550 | |
| 466 obligations intégrales hollandaises 2 1/2 p. c. à fl. P.-B. 53 3/4 p. c. et change 212.75 (id. Tilbourg) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 189,826 | |
| 1,509 obligations de la Société d'Anvers à Rotterdam à 261 francs. . . . . . | 393,849 | |
| 2 id. id. de l'Est-Belge à 259 francs . . . . . . . . . . | 518 | |
| 315 id. id. de Pepinster à Spa à fr. 270 50 c. . . . . . . | 85,208 | |
| 678 1/2 id. id. Guillaume-Luxembourg à 250 francs. . . . . | 169,531 | |
| | | 10,180,822 |

### INTÉRÊTS ET PRIMES ÉCHUS.

| | | |
|---|---|---|
| Sur actions de Turnhout. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . fr. | 183,440 | |
| Sur id. de la Société Belge . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 24,939 | |
| Sur obligations fonds Belges 4 1/2 p. c. . . . . . . . . . . . . . . . . | 375 | |
| Sur id. intégrales hollandaises 2 1/2 p. c. . . . . . . . . . . . . . | 4,288 | |
| Sur id. de Pepinster à Spa . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 5,240 | |
| Sur id. d'Anvers à Rotterdam . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,772 | |
| Sur id. de l'Est-Belge . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 519 | |
| Sur id. Guillaume-Luxembourg . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,696 | |
| | | 224,269 |

### DÉBITEURS DIVERS.

| | | |
|---|---|---|
| Société de l'Est-Belge (redevance pour Louvain à Hérenthals) (6 mois) . . . fr. | 100,235 | |
| Id. d'Anvers à Rotterdam (id. Anvers à Hasselt) (à divers) . . . . . | 426,804 | |
| Grand-Central Belge (redevance pour l'atelier central. (6 mois)) . . . . . . . | 31,250 | |
| Société Guillaume-Luxembourg (travaux de la gare de Pepinster et du Marteau jusqu'au 24 novembre 1866) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 119,116 | |
| | | 677,405 |
| Caisse . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 7,730 |
| Total. . . . fr. | | 28,555,642 |

(1) Le bilan et le compte de Profits et Pertes de 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

## PASSIF.

### CAPITAL.

| | | |
|---|---|---|
| 12,000 actions à 500 francs . . . . . . . . fr. | 6,000,000 | |
| 27,727 obligations à 300 francs . . . . . . . . | 8,318,100 | |
| | | 14,318,100 |

### OBLIGATIONS DEJA AMORTIES :

| | | |
|---|---|---|
| De la Société. . . . . . . . . . fr. | 20,700 | |
| De la Société d'Anvers à Rotterdam . . . . . . . . | 12,560 | |
| | | 33,260 |

### PAIEMENTS SUR ENTREPRISES :

| | | |
|---|---|---|
| Ligne de Spa (obligations Guillaume-Luxembourg reçues). . . . . . . fr. | 5,425,000 | |
| Ligne d'Anvers à Hasselt (obligations d'Anvers à Rotterdam reçues) . . . . . | 5,705,324 | |
| | | 11,130,324 |

### CRÉDITEURS DIVERS.

| | | |
|---|---|---|
| Versements restant à effectuer sur actions de la Société Belge. . . . . . . fr. | 1,502,839 | |
| Société de Turnhout (quote-part dans la station et la partie commune à Lierre). . | 134,901 | |
| Domaine de Couvin . . . . . . . . . . | 36,352 | |
| Emprunt sur dépôt d'actions de Turnhout . . . . . . . . | 150,000 | |
| Société de Sclessin (fournitures faites à la gare de Pepinster). . . . . . . . | 61,830 | |
| | | 1,885,922 |

### BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ :

| | | |
|---|---|---|
| MM. Bischoffsheim et de Hirsch . . . . . . . . fr. | | 687,344 |

### RÉPARTITION DES BÉNÉFICES.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts aux actionnaires de 1865 . . . . . . . . | 50,000 | |
| Allocation aux administrateurs et commissaires pour 1865. . . . . . . . | 15,475 | |
| Fonds de réserve des années 1863, 1864 et 1865 . . . . . . . . | 32,547 | |
| Dividende aux actionnaires de 1865 . . . . . . . . | 87,695 | |
| | | 185,717 |
| Compte d'amortissement (obligations non remboursées des tirages au sort) . . . | 16,000 | |
| Intérêts aux porteurs d'obligations (coupons non remboursés des échéances antérieures) . . . . . . . . | 915 | |
| Intérêts aux porteurs d'obligations (intérêts courus du 30 sept. au 31 déc.) . . . | 96,585 | |
| | | 113,500 |
| Profits et pertes. — Bénéfices de l'exercice 1866 . . . . . . . . fr. | | 201,475 |
| Total. . . . fr. | | 28,555,642 |

## Compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866.

### DOIT.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts aux actionnaires de 1865 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . fr. | 50,0 0 | |
| Fonds de réserve . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 32,547 | |
| Allocation aux administrateurs et commissaires . . . . . . . . . . . . . . | 15,475 | |
| Dividende aux actionnaires . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 87,695 | |
| | | 185,717 |
| Intérêts aux porteurs d'obligations de la Société . . . . . . . . . . . . . . fr. | | 386,861 |
| Id. id. id. d'Anvers à Rotterdam reçues en à-compte . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 318,190 |
| Remboursement de 45 obligations de la Société d'Anvers à Rotterdam reçues en à-compte par 500 francs. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 22,500 |
| Remboursement de 69 obligations de la Société à 500 francs . . . . . . . . . | | 34,500 |
| Perte sur vente d'obligations de l'Est-Belge. . . . . . . . . . . . . . . . . | | 69 |
| Id. id. de Pepinster à Spa . . . . . . . . . . . . . | | 112 |
| Amortissement sur le prix des actions de Turnhout en portefeuille . . . . . . | | 45,080 |
| Id. id. des obligations de Pepinster à Spa en portefeuille . . | | 6,142 |
| Intérêts suivant compte courant de la Société de Sclessin . . . . . . . . . . | | 10,809 |
| Frais généraux . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 7,929 |
| Solde en bénéfice . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 201,475 |
| TOTAL. . . fr. | | 1,219,385 |

### AVOIR.

| | | |
|---|---|---|
| Solde de l'exercice 1865 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . fr. | | 185,717 |
| Location de la ligne de Louvain à Herenthals . . . . . . . . . . . . . . . | | 200,489 |
| Id. id. d'Anvers à Hasselt. . . . . . . . . . . . . . . | | 583,386 |
| Redevance sur le capital alloué à l'atelier central. . . . . . . . . . . . . . | | 62,500 |
| Intérêts et primes échus pendant l'année sur obligations d'Anvers à Rotterdam. . | 42,072 | |
| Id. id. id. de l'Est-Belge . . . . | 15,060 | |
| Id. id. id. de Pepinster à Spa. . . | 5,032 | |
| Id. id. id. fonds Belges. . . . . | 6,586 | |
| Id. id. id. Intégrales hollandaises . | 12,681 | |
| Intérêts échus pendant l'année sur actions de la Société de Turnhout . . . . . | 91,720 | |
| Id. id. id. Belge de chemins de fer. | 14,812 | |
| Id. id. de dividende d'Anvers à Rotterdam. . | 21,995 | |
| | | 209,858 |
| Intérêts échus sur comptes courants de la Société de l'Est Belge . . . . . . fr. | 3,849 | |
| Id. id. du Grand-Central Belge . . . . . . . . | 1,461 | |
| Id. id. de la Société d'Anvers à Rotterdam. . . | 22,145 | |
| | | 27,455 |
| TOTAL. . . . fr. | | 1,219,385 |

# SOCIÉTÉ BELGE DE CHEMINS DE FER

**Formée par la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique avec la participation de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.**

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| MALOU (J.), | Vice-gouv. de la Soc. génér., | Président, | Bruxelles. |
| STOCLET (A.), | Propriétaire, | Administ.-délégué, | Id. |
| BARBANSON, | Direct. de la Société générale, | Administrateur, | Id. |
| BISCHOFFSHEIM (J.-R.), | Sénateur, | Id. | Id. |
| GAUCHEZ-LECHAIT, | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| GRÉBAN (CH.), | Direct. de la Société générale, | Id. | Id. |
| MALOU (V.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| VAN DER STRAETEN, | Secrét. de la Société générale, | Id. | Id. |
| SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, | | Banquier, | Id. |
| STOCLET (V.), | Secrétaire, | | Id. |
| FOCQUET (P.), | Ingénieur en chef, | | Bruxelles. |

---

Les premiers travaux entrepris par cette Société sont la construction des lignes suivantes :

| | | Mètres. |
|---|---|---|
| Denderleeuw à Courtrai | (Ouest de la Belgique) . . . . | 60,800 (1) |
| Dixmude à Nieuport | ( id. ) . . . . | 14,960 (2) |
| Roulers à Ypres | (Flandre occidentale) . . . . | 22,466 (3) |
| Poperinghe à Hazebrouck | ( id. ) . . . . | 20,000 (4) |
| | TOTAL. . . | 118,226 |

---

## Sommaire des statuts de la Société.

**Société belge de chemins de fer.**

**1866.** A. R. 21 fév., acte 9 fév., *Mon.* 27 fév.

Établiss. de la Soc. — Approb. des statuts.

Art. 3. La Société a pour objet l'établissement et l'exploitation de chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

Elle pourra construire et exploiter toutes lignes qui lui seront concédées, se charger, pour compte d'autres concessionnaires, de la construc-

(1) La section de Courtrai à Audenarde, de 25,350 mètres, faisant partie de la ligne de Denderleeuw à Courtrai, a été ouverte à l'exploitation le 12 avril 1866.

(2) Ouvert à l'exploitation le 10 février 1868.

(3) Id. le 12 avril 1868 (ligne directe).

(4) Les travaux de cette ligne ont été retardés par suite de la lenteur apportée dans l'approbation des plans.

tion ou de l'exploitation de toutes lignes concédées, acquérir et exploiter les conçessions dont elle obtiendra la cession, faire de ses concessions apport dans d'autres compagnies, céder en tout ou en partie la propriété ou l'exploitation de ces lignes, prendre un intérêt dans d'autres sociétés de chemins de fer et enfin acheter du matériel de chemins de fer pour le revendre ou le louer.

L'objet de cette Société est exactement le même que celui de la Société du Nord de la Belgique (page 211) qui l'a formée avec la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.

La Société anonyme du Nord de la Belgique fait apport à la Société de la convention verbale intervenue entre elle et la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer, pour la construction :

De la ligne de Denderleeuw à Courtrai, — de la ligne de Roulers à Ypres, — de la ligne de Poperinghe à Haezebrouck, — de Dixmude à Nieuport (1) — et d'Anseghem à Ingelmunster.

Fonds social primitif, 10,000,000 de fr. en 20,000 actions de 500 fr. Ce fonds pourra être augmenté, mais pas au delà de 50,000,000 de fr. sans l'autorisation du gouvernement.

Il est actuellement émis 8,000 actions (4,000 actions souscrites par la Société Nord de la Belgique et autant par la Société générale).

Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

La Société pourra émettre des obligations au porteur de 200 fr. au moins, portant intérêt de 3 p. c. au moins du prix de remboursement et remboursables à un taux uniforme.

Néanmoins, l'intérêt et l'amortissement annuel des obligations ne pourront jamais dépasser 5 p. c. du montant versé sur les actions et les sommes à recevoir annuellement du chef des conventions conclues par la Société avec d'autres Compagnies.

Les administrateurs doivent posséder 50 actions et les commissaires 25 actions.

L'assemblée générale se réunit chaque année dans la première quinzaine du mois de mai : tout membre doit avoir 10 actions pour une voix, sans pouvoir réunir plus de 5 voix comme actionnaire et plus de 5 voix comme mandataire.

(1) Ces travaux avaient été entrepris dans l'origine par la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer. (*Voir* page 553 du premier *Annuaire*.) Ils doivent être payés en obligations de la Société anonyme de la Flandre occidentale (*voir* page 345 du premier *Annuaire*) et en obligations privilégiées de la Société anonyme de l'Ouest de la Belgique (voir plus loin : Chemin de fer de l'Ouest de la Belgique), formant des séries spéciales et jouissant de la garantie de la Société anonyme d'exploitation.

# CHEMIN DE FER D'OSTENDE A ARMENTIÈRES

**Faisant partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 537 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue de Spa, 51, à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| VERREYT (J.), | Anc. président du tribunal de commerce, | Président, | Ixelles-Bruxelles. |
| MERGHELYNCKX (Em.), | Propriétaire, | Administrateur, | Ypres. |
| OTLET (E.), | Directeur de la succursale de la Banque du crédit commercial d'Anvers, | Id. | Bruxelles. |
| VALENTINE (W.-J.), | Propriétaire, | Id. | Londres. |
| VAN ISEGHEM (J.), | Représentant, | Id. | Ostende. |
| VAN MONS (M.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| BEKE (P.), | Bourgmestre, | Commissaire, | Ypres. |
| VAN CUYL (E.), | Armateur, | Id. | Ostende. |
| VAN MONS, | Notaire, | Id. | Ixelles-Bruxelles. |
| OTLET (E.), | Directeur de la succursale de la Banque du crédit commercial d'Anvers, | Banquier, | Bruxelles. |

---

| MM. | DIRECTION. | |
|---|---|---|
| HERLA (L.), | Directeur, | Bruxelles. |
| MARCHAL (D.), | Ingénieur en chef, | Id. |

---

L'ensemble du réseau se divise en quatre sections :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Ostende à Thourout (1) | 24 | kilomètres. |
| 2° Thourout à Ypres | 32 | id. |
| 4° Ypres à Warneton | 12 | id. |
| 4° Comines à Armentières | 14 | id. |
| TOTAL | 82 | kilomètres. |

Non comprise la partie du chemin concédée par le gouvernement français entre la Lys et Armentières, sur une étendue de 3 kilomètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 18 avril, 20 août 1867 et 28 avril 1868.

---

(1) Section ouverte à l'exploitation le 1er avril 1868. — Stations : Ostende à : Snaeskerke, 5,798 mètres; Ghistelles, 8,779 ; Moere, 11,448 ; Eerneghem, 13,586 ; Ichteghem, 16,525 ; Thourout, 23,846 mètres.

## **Sommaire d'arrêtés divers** (suite du premier *Annuaire*).

---

### Traité d'exploitation passé avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer (1).

**1867.** Ass. gén. 14 août de la Soc. gén. d'exploitation et 20 août de la Soc. d'Ostende à Armentières.

La ligne entière sera livrée à la Société générale, sans aucune charge de premier établissement, et notamment les redevances qu'il y aurait lieu, le cas échéant, de payer de ce chef à d'autres administrations, pour l'usage des stations communes, seront à charge de la Société d'Ostende à Armentières.

La construction éventuelle d'une double voie demeure à la charge de la Société concessionnaire, et la contractante de première part pourra en réclamer l'établissement, lorsque la recette brute atteindra la somme de 25,000 fr. par kilomètre, sans pouvoir cependant l'exiger pour plus de 10 kilomètres dans un même exercice.

La construction des deuxième et troisième sections ne sera commencée qu'après l'achèvement complet de la section de Comines à Armentières.

La contractante de première part exploitera la ligne d'Ostende à Armentières à ses risques et périls et avec son propre matériel ; elle fournira tous outils, ustensiles et objets mobiliers quelconques nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien de la route.

L'administration de l'exploitation appartiendra exclusivement à la Société générale, qui s'engage à exploiter, conformément au cahier des charges et aux lois de concession, au mieux des intérêts communs.

Les transports d'un point à un autre point du réseau exploité par la Société générale seront toujours dirigés par la voie la plus courte.

Il est toutefois entendu entre les contractantes qu'après la construction de la deuxième section (Thourout à Ypres), la distance kilométrique entre ces deux villes, soit qu'elle se mesure par les lignes de la Société générale, soit qu'elle se mesure par la ligne à construire par la Société d'Ostende à Armentières, deuxième section, sera considérée comme égale.

En conséquence, il est convenu que tout le trafic, soit chargé, soit amené à Thourout, de n'importe quel point en destination d'Ypres et

(1) La Société d'Ostende à Armentières avait, dans son assemblée générale du 18 avril 1867, approuvé un autre traité d'exploitation conclu avec le directeur de la Société du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, sous réserve de ratification par l'assemblée générale des actionnaires de cette dernière Compagnie.

A la suite de contestations survenues au sujet de la reprise obligatoire du matériel d'exploitation, ce qui nécessitait une dépense immédiate d'un capital considérable, la Société d'Ostende à Armentières considéra le contrat comme annulé, la Compagnie de Bruges à Blankenberghe ayant d'ailleurs, dans sa séance du 15 juin 1867, refusé la ratification du contrat passé provisoirement entre les deux Compagnies.

Par le nouveau traité conclu, la Société générale d'exploitation reprend tout le matériel et donne des conditions plus avantageuses à la Société d'Ostende à Armentières.

Un procès a été intenté par la Société de Bruges à Blankenberghe à celle d'Ostende à Armentières.

au delà, et vice-versâ d'Ypres à Thourout et au delà, sera partagé par moitié entre la ligne appartenant au réseau de la Flandre occidentale (Thourout à Ypres par Roulers) et la deuxième section précitée du chemin de fer d'Ostende à Armentières.

Les recettes brutes afférentes à la ligne d'Ostende à Armentières seront attribuées par moitié à chacune des parties contractantes.

---

## Notice.

La première section d'Ostende à Thourout de ce chemin de fer a été livrée à l'exploitation le 1er avril 1868.

Les travaux de la quatrième section de Comines à Armentières vont être entrepris et poursuivis avec la plus grande vigueur, et ceux de la deuxième section, de Thourout à Ypres, dans un avenir prochain. La presque totalité des terrains situés entre Ypres et Boesinghe est déjà acquise à la Société.

Afin de faciliter l'exécution des travaux du chemin de fer et de pouvoir y affecter toutes les ressources disponibles, l'Assemblée générale du 18 avril 1867 a décidé que le payement des intérêts des actions sera suspendu jusqu'au moment où le revenu de la ligne sera suffisant pour assurer le service régulier des intérêts et de l'amortissement des obligations.

Le Conseil d'administration dans l'Assemblée générale du 28 avril 1868 a appelé l'attention des actionnaires sur une mesure qui occupe en ce moment la presse financière, et qui consisterait à donner aux titres-obligations une garantie, un privilége, qui les mette à l'abri de la dépréciation qui résulte d'emprunts postérieurs à l'émission des titres autorisés par les statuts.

Cette importante modification a été admise en principe par l'Assemblée, qui a chargé le Conseil d'en réaliser l'application dans le plus bref délai possible.

---

# CHEMINS DE FER DE L'OUEST DE LA BELGIQUE,

**LIGNES DE COURTRAI A DENDERLEEUW ET DE DIXMUDE A NIEUPORT.**

**Ces chemins feront partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 539 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Boulevard du Régent*, 15, *à Bruxelles.*

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — | COMMISSAIRES. — | BANQUIERS. |
|---|---|---|---|
| DE WOUTERS D'OPLINTER (Chev.), | Propriétaire, | Président, | Bruxelles. |
| DU JARDIN (J.), | Banquier, | Adm.-délégué, | Bruges. |
| DE MEULENAERE (G.), | Représentant, | Administrateur, | Pitthem. |
| SOUDAN-BOULEZ (CH.), | Négociant, | Id. | Courtrai. |
| ZAMAN (J.-E.), | Sénateur, | Id. | Bruxelles. |
| CASIERS (F.), | Propriétaire, | Commissaire, | St-Josse-ten-Noode-Bruxelles. |
| VERSTRAETE (A.), | Négociant, | Id. | Bruges. |
| VAN TROYS, | Propriétaire, | Id. | Courtrai. |
| BANQUE DE L'UNION, | | Banquier, | Bruxelles. |
| DU JARDIN (J. et E.), | | Id. | Bruges. |

La concession est de 139 kilomètres environ (1).

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 15 mai 1867 et 15 mai 1868.

---

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

### Traité d'exploitation passé avec la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer (2).

**1866.** Convention du 28 mars.

Cette exploitation a été prise aux conditions suivantes :

Après prélèvement, au profit de la Société de l'Ouest de la Belgique, de la somme nécessaire au service des obligations émises pour la construction de la ligne de Denderleeuw à Courtrai et les deux sections de Nieuport à Audenarde, le produit de l'exploitation appartient, jusqu'à concurrence de 50 p. c. de la totalité des recettes brutes, à la Société anonyme d'exploitation. Le surplus, considéré comme bénéfice net, est partagé à raison de trois quarts pour la Société de l'Ouest de la Belgique et d'un quart pour la Société d'exploitation.

Dans le cas où, après prélèvement effectué en faveur des porteurs

(1) Le 10 février 1868, la section de Nieuport à Dixmude a été livrée à l'exploitation, et à dater du 15 février, les stations de Nieuport et de Pervyse ont été mises en relation de service mixte avec les bureaux de l'État.

Stations. — Nieuport à : Pervyse, 7,364 mètres ; Dixmude, 14,960 mètres.

La construction est d'environ 12,500 mètres de ligne nouvelle.

A dater du 12 avril 1868, la section de Courtrai à Audenarde a été ouverte au service des voyageurs et des marchandises.

Stations. — **Courtrai** à : Vichte, 9,628 mètres; Anseghem, 17,043; **Audenarde**, 25,330 mètres.

(2) La construction des lignes de ce chemin de fer avait été entreprise par la même Compagnie, qui a cédé ses droits à la Société belge de chemins de fer (*voir page* 215).

d'obligations, le restant serait insuffisant pour parfaire les 50 p. c. de la recette brute stipulés au profit de la Société d'exploitation, la différence ou le déficit constituerait, au profit de cette dernière, à charge de la Société de l'Ouest de la Belgique, une créance dont le remboursement, avec les intérêts, s'opérerait sur la part de bénéfices nets afférents à la Société de l'Ouest de la Belgique pour les années suivantes.

**Modifications aux statuts de la Société.**

**1866**. A. R. 16 avril, acte 28 mars, *Mon*. 20 avril.

L'article 7, après capital social, 45,000 actions de 500 fr. (page 540 du premier *Annuaire*), est ainsi modifié :

Il est, en outre, émis pour la construction des lignes de Courtrai à Denderleeuw et de Nieuport, des obligations d'une valeur nominale de 500 fr., rapportant chacune un intérêt de 15 fr. et remboursables au pair par la voie du sort, pendant toute la durée de la concession.

Ces obligations formeront deux séries.

La première série sera au maximum de 50,000 obligations. La Société déclare affecter en premier ordre, à la garantie de ces obligations, tout l'avoir social, et notamment le produit des lignes de Courtrai à Denderleeuw, Audenarde à Ingelmunster et Dixmude à Nieuport, ainsi que leur matériel d'exploitation.

En conséquence, sont expressément affectées à cette garantie, en premier ordre, au profit des porteurs desdites obligations, toutes les recettes desdites lignes et notamment toutes les sommes qui pourraient être dues par la Société anonyme d'exploitation de chemin de fer, dont le siége est à Bruxelles.

La deuxième série sera au maximum de 30,000 obligations. L'excédant disponible, après payement des intérêts et de l'amortissement des obligations de la première série, est affecté à la garantie des obligations de la deuxième série.

Les obligations de la première série auront pour titre : *Obligations privilégiées,* et elles seront imprimées sur papier de couleur différente de celle des obligations de la deuxième série.

**Souscription publique de 10,000 obligations privilégiées de 500 fr., émises au taux de fr. 247-50.**

**1867**. Avis du 19 mai. (Souscription ouverte les 27, 28 et 29 mai.)

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 fr. et sont amortissables en 90 années par voie de tirage au sort.

Elles doivent être entièrement libérées le 15 décembre 1867.

**Autorisation de ne pas construire la section de Grammont à Audenarde.**

A. R. 3 juillet, *Mon*. 7 juillet, loi 8 juin.

Cette section faisait partie des voies ferrées dont la concession a été accordée par l'A. R. du 1er décembre 1863. (*Voir* page 539 du premier *Annuaire*.)

---

# CHEMIN DE FER DE PEPINSTER A SPA,

**Exploité par la Compagnie de l'Est-Français depuis le 20 février 1867.**

*(Voir page 342 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue Royale*, 38, *à Bruxelles*.
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Spa et place de Strasbourg, à Paris*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. — DIRECTEUR. | | |
|---|---|---|---|
| STOCLET (A.), | Propriétaire, | Président, | Bruxelles. |
| DAVELOUIS (E.), | Id. | Administrateur, | Paris. |
| DEMANET (CH.), | Ingénieur, | Id. | Seraing. |
| DE PINTO (C$^{te}$ F.), | Propriétaire, | Id. | Theux. |
| LIEDTS (CH.), | Gouverneur de la Société générale, | Id. | Bruxelles. |
| MATTHIEU (J.), | Banquier, | Id. | Id. |
| NICOLAY-MASSANGE, | Propriétaire, | Id. | Stavelot. |
| DE GRAND'RY (A.), | Id. | Commissaire, | Verviers. |
| DE LAVELEYE (A.), | Id. | Id. | Bruxelles. |
| EVERARD-VERRAYE, | Id. | Id. | Id. |
| FORGEUR (J.), | Sénateur, | Id. | Liége. |
| ORBAN (L.), | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| VAN VOLXEM (J.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| MATTHIEU (J.), | Id. | Banquier, | Id. |
| FOCQUET (A.), | Directeur-gérant, | | Spa. |

---

Exploitation de 13 kilom. à la fin de l'exercice 1866 et de 12 kilom. en 1867 (1).
STATIONS. — **Pepinster** à : Theux, 5 kilom.; La Reid, 8; **Spa**, 13 kilom.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 6 juin 1867 et 4 juin 1868.

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Le mode d'existence de cette petite ligne a subi une modification radicale par la mise en exploitation de son prolongement de Spa à Luxembourg, qui a eu lieu le 20 février 1867.

La recette de l'exploitation de 1866, comparée à celle de 1865, a subi une diminution de 10,195 fr., qui a porté tout entière sur le transport des voyageurs : les causes principales de cette diminution ont été la guerre et le choléra.

(1) La moyenne est de 12 kilomètres depuis le déplacement de la nouvelle station.

En 1867, il y a eu, au contraire, augmentation de 148,115 fr. ou de 43 p. c. sur 1866.

| | | |
|---|---|---|
| La recette du 1er janvier au 18 février 1868 a été de. . . | fr. | 44,334 |
| Id. id. id. 1867 id. . . . | » | 23,016 |
| Augmentation de. . . | fr. | 21,318 |
| attribuable pour la grande part au prolongement. | | |
| La recette du 1er janvier au 28 avril 1868 a été de . . . | fr. | 108,200 |
| Id. id. id. 1867 de . . . | » | 73,057 |
| Augmentation de. . . | fr. | 35,143 |
| En déduisant. . . | » | 21,318 |
| On obtient encore une augmentation de. . . | fr. | 13,825 |
| uniquement due à la progression des recettes, ou plus de 27 p. c. | | |

Ce résultat doit être attribué à l'annexion du petit embranchement de Pepinster à Spa au chemin de fer Guillaume-Luxembourg et au réseau de l'Est-Français, qui a plus de 2,500 kilomètres en exploitation.

La ligne de Pepinster-Spa-Luxembourg, soit de Verviers ou de l'Allemagne, soit de Liége ou de la Hollande, étant plus courte que celle de l'Ourthe, ce sera la direction que prendront, en grande partie, les transports du bassin de Liége vers l'Est de la France.

Depuis le 20 février 1867, le chemin de fer de Spa est exploité par la Compagnie de l'Est-Français, qui s'est substituée à celle du Guillaume-Luxembourg, en souscrivant aux conditions du traité du 11 octobre 1861, passé avec cette dernière compagnie (1).

Avant la prise de possession, la Société de Spa devait disposer la voie et les gares de façon à les rendre en état de satisfaire aux exigences du nouveau service, toutefois avec un maximum de dépenses fixé à 200,000 fr.

La Société exploitante perçoit :

1° 500 fr. à forfait et par kilomètre pour apport du matériel roulant nécessaire à l'exploitation ;

2° Une part de la recette, qui est de 40 p. c., au delà d'une recette kilométrique de 30,000 fr. (2), qui est déjà beaucoup dépassée (40,871 fr. en 1867).

La Société exploitante fixe les tarifs, mais sans que la ligne de Pepinster à Spa puisse recevoir un taux kilométrique inférieur à celui du parcours sur le chemin de fer Guillaume-Luxembourg, et en outre sans que la taxe kilométrique pour la ligne de Pepinster à Spa puisse descendre au-dessous de 6 centimes par tonne et par kilomètre, sans le consentement de la Société de Pepinster à Spa.

(1) *Voir* page 544 du premier *Annuaire*.
(2) Id. 548 id.

## CHEMINS DE FER DE RACCORDEMENT

### DES ÉTABLISSEMENTS DU BASSIN CALCAIRE DE TOURNAI, A LA STATION DE CETTE VILLE.

---

**1866.** A. R. 14 juillet, conv. 2 mai, *Mon.* 27 juillet, loi 31 mai.

Conces. : L. Dapsens.

Construction et exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé par A. M. du 20 février 1866 (*voir* page 7). — Terme d'exécution ; 14 janvier 1868.

*Tracé.* — Station de Tournay (nouvel emplacement) jusque sur le territoire de la ville d'Antoing, en suivant la vallée de l'Escaut. — Deux embranchements partant de la voie principale pour desservir les établissements situés sur la rive gauche de l'Escaut :

L'un prendra naissance à la hauteur du pont existant à Vaulx sur l'Escaut et reliera les établissements de Chercq et de Calonne.

L'autre aura son origine à la hauteur des fours à chaux, dits fours Pottiez, traversera l'Escaut et ira relier les établissements situés sur les territoires du faubourg de Valenciennes et de la commune de Barges.

L'exécution de ce second embranchement ne pourra être exigée du concessionnaire que pour autant qu'il soit déchargé, par la ville de Tournai ou par les industriels intéressés, de la moitié des frais de construction du pont reliant le faubourg de Valenciennes et le hameau d'Allain.

Le concessionnaire construira, à ses frais, tous les raccordements nécessaires pour relier les établissements situés sur le parcours indiqué, à une distance de la voie principale ne dépassant pas 200 mètres. Quant aux établissements qui seraient situés à une distance plus grande, le concessionnaire ne sera tenu de les desservir directement que pour autant que les propriétaires lui assureront un minimum annuel de transports fixé à 1,500 tonnes par 100 mètres de voie à construire pour effectuer le raccordement.

Traction soit au moyen de locomotives, soit au moyen de chevaux.

Tarif, droit fixé de fr. 0-50 par tonne de marchandises et droit variable de fr. 0-15 par tonne-kilomètre pour les deux premiers kilomètres, et de fr. 0-10 par tonne-kilomètre au delà des premiers kilomètres.

Établis. à simple voie. — Rails de 25 kilog.

Si une Société anonyme était constituée, le capital serait formé par l'émission de 100 actions de 500 fr. et 100 obligations de 500 fr. par kilomètre de voie à construire.

---

# SOCIÉTÉ ANONYME D'ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER,

## ROUTES ET CANAUX.

---

**Sommaire des statuts de la Société.**

1866. A. R. 2 déc., acte 21 nov., *Mon.* 7 déc.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

Cette société est formée entre MM. :

1° Maurice de Hirsch, banquier, domicilié à Bruxelles ;

2° Théodore de Hirsch, propriétaire, domicilié à Munich.

Agissant tant en leurs noms que se portant fort pour M. Ferdinand Bischoffsheim, banquier, domicilié à Bruxelles, et d'autres actionnaires qu'ils s'adjoindront ultérieurement.

Article premier. Le siége est établi à Bruxelles.

Art. 3. La Société a pour objet l'établissement et l'exploitation de chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

Elle pourra construire et exploiter toutes lignes qui lui seront concédées, se charger, pour compte d'autres concessionnaires, de la construction ou de l'exploitation de toutes lignes concédées, acquérir et exploiter les concessions dont elle obtiendra la cession, faire de ses concessions apport dans d'autres compagnies, céder en tout ou en partie la propriété ou l'exploitation de ces lignes, prendre un intérêt dans d'autres sociétés de chemin de fer et enfin acheter du matériel de chemin de fer pour le revendre ou le louer, et exécuter tous travaux publics se rattachant directement à la construction et à l'exploitation des chemins de fer et des communications par terre et par eau.

Art. 5. Capital social, 10,000,000 de fr. en 20,000 actions de 500 fr., pouvant être porté à 50,000,000 de fr., mais pas au delà sans l'autorisation du gouvernement. Il est actuellement émis 8,000 actions.

Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Art. 6. La Société pourra, en outre, émettre des obligations au porteur, de 200 fr. au moins, portant intérêt annuel de 3 p. c. au moins du prix de remboursement et remboursables à un taux uniforme.

Néanmoins, l'intérêt et l'amortissement annuels des obligations émises ne pourront jamais dépasser 5 p. c. du montant versé sur les actions et les sommes à recevoir annuellement du chef des conventions conclues par la Société avec d'autres compagnies pour les objets énumérés à l'article 3.

---

# SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER (1).

**Traités d'exploitation des chemins de fer de**

**LA FLANDRE OCCIDENTALE. — OUEST DE LA BELGIQUE. — LOKEREN A LA FRONTIÈRE DES PAYS-BAS. — GAND A TERNEUZEN. — TAMINES A LANDEN. — LICHTERVELDE A FURNES. — TIRLEMONT A DIEST (2).**

*(Voir page 554 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Boulevard du Régent*, 14, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS. | | |
|---|---|---|---|
| DUMON (A.), | Ancien ministre des trav. publics, | Président, | Bruxelles. |
| SNOY (B[on] CH.), | Propriétaire, | Vice-Président, | Id. |
| MOREL (J.), | Id. | Administrateur, Directeur-général, | Id. |
| DE MERODE (C[te] E.), | Id. | Administrateur. | Id. |
| DE WOUTERS D'OPLINTER (Ch[r] A.), | Id. | Id. | Id. |
| JACOBS (F.), | Consul d'Espagne, | Id. | Id. |
| SAMAN, | Sénateur, | Id. | Id. |
| DU JARDIN (J.), | Banquier, | Id. | Bruges. |
| DE MÛELENAERE (G.), | Représentant, | Id. | Château de Pitthem près Thielt. |
| DE VILLERMONT (C[te] CH.), | Propriétaire, | Id. | Bruxelles. |
| DE ROBIANO (C[te] L.), | Id. | Présid. du collége des commiss., | Braine-le-Château. |
| DE LIEDEKERKE-PAILHE (C[te] CH.), | Id. | Commissaire, | Bruxelles. |
| DE MERODE (C[te] J.), | Id. | Id. | Ohain. |
| GRENON (J.), | Id. | Id. | St-Josse-ten-Noode |
| MERCIER (E.), | Ministre d'État, | Id. | Bruxelles. |
| VAN TROYEN (Ch[r] F.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| LA BANQUE DE L'UNION, | | Banquier, | Id. |
| DU JARDIN (J.-E. et L.), | | Id. | Bruges. |

| MM. | DIRECTION, EXPLOITATION ET CONSTRUCTION. | |
|---|---|---|
| EYCKHOLT (ALF.), | Secrétaire général de la Société, | Bruxelles. |
| MORS, | Ingénieur en chef, chef du service des constructions nouvelles, | Id. |
| GODDYN (J.), | Directeur des bureaux, | Id. |

---

**Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 29 novembre 1866 et 30 novembre 1867.**

---

(1) Une des sociétés fondatrices de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(2) Des traités d'exploitation ont en outre été passés avec les Sociétés Hainaut-et-Flandres et Gand à Dunkerque; le premier a été modifié par celui du 13 mars 1867, passé avec la Société générale d'exploitation (voir pour les conditions, page 169) ; le second, devenu nul par suite de la dissolution de la Société de Gand à Dunkerque, a été remplacé par un traité nouveau conclu entre cette dernière Société et la Société générale d'exploitation.

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Constituée le 3 octobre 1864, alors qu'aucune société de l'espèce n'existait en Belgique, la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer a commencé ses opérations le 1er janvier 1865.

La première année d'existence de la Société ne peut être considérée comme une année normale ; elle a été consacrée presque tout entière à son installation effective, à la négociation et à la conclusion de traités destinés à compléter, dans de bonnes conditions, le réseau de ses chemins de fer.

L'exploitation s'est bornée, en 1865, aux lignes de la Flandre occidentale, d'une longueur de 121 kilomètres, mais l'adjonction d'autres lignes étendit bientôt l'exploitation à environ 300 kilomètres.

C'est seulement depuis le 1er janvier 1866 que les opérations de la Société anonyme sont réellement entrées dans une voie normale.

Le premier excédant de bénéfices réparti doit donc être considéré comme afférant exclusivement au premier semestre de 1866. Il représente, pour ce semestre, 8 p. c. l'an ; 5 p. c. avaient déjà été distribués sur les versements opérés en 1865.

Pour l'exercice clôturé le 30 juin 1867 (1er juillet 1866 au 30 juin 1867), chaque action a touché 20 fr. pour le premier et second dividende, ensemble 8 p. c.

Dans le courant du mois d'octobre 1866, des actes sont intervenus entre cette société et celle des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, dans le but de former, avec le concours de la Banque de Belgique, une compagnie nouvelle. Cette sorte de fusion mettait fin à une concurrence préjudiciable et assurait aux deux compagnies les avantages incontestables de l'unité d'exploitation, avec un réseau complet et bien coordonné, offrant des garanties d'avenir.

La nouvelle Société ainsi formée, sous la dénomination de *Société générale d'exploitation de chemins de fer*, a pris cours à dater du 1er janvier 1867, bien qu'elle ne soit entrée en possession des apports qu'à partir du 1er avril suivant.

Nous allons indiquer les divers traités conclus par la Société et transmis comme apport à la Société nouvelle.

1° Reprise des établissements de Tubize et des travaux en cours d'exécution dans les ateliers.

2° Reprise de l'exploitation des lignes de la Flandre occidentale à dater

du 1er janvier 1865 et construction et exploitation des lignes de Roulers à Ypres et de Poperinghe à Hazebrouck.

La ligne de Roulers à Ypres (22,466 mètres) a été mise en exploitation le 12 avril 1868.

3° Traité de construction et d'exploitation des lignes de l'Ouest de la Belgique.

Les sections de Nieuport à Dixmude et de Courtrai à Audenarde (40,290 mètres) ont été ouvertes à l'exploitation les 10 février et 12 avril 1868.

Des changements ont été apportés à ces deux derniers traités. La Société anonyme d'exploitation confie à la Société Belge de chemins de fer (1) la construction des lignes de Roulers à Ypres et de Poperinghe à Hazebrouck et celle de toutes les lignes de l'Ouest de la Belgique, sauf la petite section de Roulers à Zarren. Cet ensemble de travaux représente une dépense d'environ 24,000,000 fr.

4° Traité de reprise des lignes de Lokeren à la frontière des Pays-Bas et de Gand à Terneuzen.

La première section de Gand à Selzaete (19,361 mètres) a été mise en exploitation le 20 décembre 1865 et celle de Lokeren à Selzaete (19,264 mètres) le 25 mars 1867 au service des marchandises et le 5 avril suivant à celui des voyageurs et bagages.

5° Traité d'exploitation des lignes de Tamines à Landen et de Namur à Tirlemont.

La section de Fleurus à Landen a été mise en exploitation le 15 octobre 1865 pour le service des marchandises et le 15 novembre suivant pour celui des voyageurs.

Le 6 juin 1867, la section de Ramilies à Tirlemont a été exploitée pour les marchandises et le 8 juin pour les voyageurs.

Enfin, le 22 juin 1868, on a ouvert au service des marchandises la ligne de Tamines à Fleurus.

6° Traité d'exploitation conclu le 18 novembre 1865 avec la Société Hainaut-et-Flandres, à dater du 1er janvier 1866.

Substituée aux droits et obligations de cette compagnie pour la construction et l'exploitation des embranchements de Saint-Ghislain à Ath et de Péruwelz à Valenciennes, la Société anonyme d'exploitation avait assuré l'exécution de ces embranchements par un traité d'entreprise conclu le 27 août 1866 avec la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Plus tard, le traité du 18 novembre 1865 a été modifiée par un autre en date du 13 mars 1867, conclu par la Compagnie Hainaut-et-Flandres avec la Société générale d'exploitation (2).

(1) La Société du Nord de la Belgique associée à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.

(2) *Voir* pour les conditions page 169.

La section de Basècles à Péruwelz, (3,220 mètres) a été mise en exploitation le 1er mars 1867.

7° Traité d'exploitation de Lichtervelde à Furnes.

Cette ligne jouit d'un minimum d'intérêt garanti par l'État, qui est touché par la Société anonyme d'exploitation et rend ainsi tout mécompte impossible.

8° Traité d'exploitation de Gand à Dunkerque.

Ce traité est devenu nul par suite de la dissolution de cette Société, prononcée par une sentence arbitrale confirmée par arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles.

Néanmoins, la concession sera reprise plus tard et la Société générale d'exploitation a fait avec les concessionnaires primitifs du chemin de fer de Gand à Dunkerque un nouveau traité qui lui assure l'exploitation de cette ligne.

9° Traité d'exploitation de Tirlemont à Diest.

Bien que les travaux de cette ligne, qui est le prolongement direct de la section de Namur à Tirlemont, ne soient pas commencés, la Société n'est pas dissoute et le traité subsiste toujours.

Nous voyons par ce relevé succint que les travaux entrepris pour la construction, par la Société d'exploitation, de ces différents chemins de fer ont été poursuivis avec beaucoup d'activité.

Par suite de cet apport et de ces cessions, la Société anonyme d'exploitation participe à un double titre aux opérations de la Société générale d'exploitation.

1° Du chef des rentes qu'elle doit recevoir pour l'exploitation des lignes cédées ;

2° Du chef de 16,030 actions, représentant une somme de 8,015,000 fr., versées par la Société anonyme à la Société générale.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer, d'après le compte rendu de ses opérations en 1867 présenté à l'Assemblée générale des actionnaires du 15 juin 1868, a donné des résultats qui ont dépassé même les espérances de ses fondateurs (1).

(1) *Voir* plus loin la notice sur cette Société.

---

**Compte de Profits et Pertes au 30 juin 1866.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Compte frais généraux . . . . . . | 137,616 | Bénéfice du compte exploitation . . . | 1,841,939 |
| Id. redevances et parts de recette. | 1,720,581 | Id. id. construction . . . | 358,300 |
| Amortissem' de 20 p. c. sur mobilier . | 2,445 | Id. id. affaires diverses . . | 310,693 |
| Id. id. sur le compte voies nouvelles et constructions dans les stations, etc. . . . . . . . | 114,411 | Id. id. location de locomot. | 21,213 |
| Provision pour réalisation du portef. | 264,300 | Id. des travaux exécutés à Tubize. | 127,407 |
| | | Id. des escomptes, intérêts et commissions . . . . . . . . . . | 169,308 |
| Total. . . fr. | 2,239,353 | | |
| Solde . . . . . . . . . . . . | 589,507 | | |
| Total. . . fr. | 2,828,860 | Total. . . fr. | 2,828,860 |

**Bilan au 30 juin 1866.**

**ACTIF.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **PREMIER ÉTABLISSEMENT.** | | | |
| *Ateliers de Tubize.* | | | |
| Immeubles . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 488,681 | | |
| Machines et matériel . . . . . . . . . . . . . . . . . | 347,352 | | |
| Mobilier et modèles . . . . . . . . . . . . . . . . . | 25,363 | | |
| | | 861,396 | |
| **ADMINISTRATION.** | | | |
| Mobilier . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 9,778 | |
| **MATÉRIEL.** | | | |
| Matériel d'exploitation . . . . . . . . . . . . . . . | | 6,291,486 | |
| **CONSTRUCTION ET VOIES NOUVELLES, ETC.** | | | |
| Voies nouvelles et constructions dans les stations, travaux extraordinaires de réfection, etc. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 457,641 | |
| | | | 7,620,301 |
| **MATÉRIEL EN COURS D'EXÉCUTION.** | | | |
| Matériel en cours d'exécution dans les ateliers de Tubize . . . . . . | | | 130,124 |
| **MAGASINS.** | | | |
| Approvisionnements et matériaux de rechange dans les magasins à Tubize et sur les lignes. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | | 911,437 |
| **ACTIONS.** | | | |
| Actions non émises . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 10,000,000 | |
| Versements non appelés . . . . . . . . . . . . . . . | | 7,500,000 | |
| | | | 17,500,000 |
| Comptes débiteurs. . . . . . . . . . . . . . . . . . | | | 8,905,247 |
| **SERVICE FINANCIER.** | | | |
| Banquiers . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 432,403 | | |
| Cautionnements déposés dans les caisses de l'État pour garanties de concession . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 627,000 | | |
| | | 1,059,403 | |
| Portefeuille, titres divers, traites, etc. . . . . . . . . . . . | 1,996,415 | | |
| Caisse à Bruxelles et dans les stations et espèces en caisse . . . . . | 127,646 | | |
| | | 2,124,061 | |
| | | | 3,183,464 |
| Total. . . fr. | | | 38,250,573 |

**PASSIF.**

| | |
|---|---|
| Capital actions. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 25,000,000 |
| Obligations de la Société de la Flandre occidentale . . . . . . . . . | 4,500,000 |
| Compte créditeurs divers . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 8,161,066 |
| Solde. Bénéfices . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 589,507 |
| Total. . . fr. | 38,250,573 |

## SOCIÉTÉ ANONYME

POUR

# LA CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER VICINAUX

## EN BELGIQUE.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *A Gand.*

---

**1867.** A. R. 16 juillet, acte 25 juin, *Mon.* 23 juillet.

Cette société est formée entre MM.

1° Isidore Neelemans, propriétaire, demeurant à Bruxelles;

2° Jules Du Jardin, banquier, demeurant à Bruges;

3° Célestin Verstraete, avocat, demeurant à Bruges;

4° Édouard Neelemans, banquier, demeurant à Eecloo;

5° Léon Camille Aernaut, directeur du chemin de fer d'Eecloo-Gand, domicilié à Eecloo et demeurant à Gand;

6° François Lefebvre, propriétaire, demeurant à Iseghem.

Lesquels ont souscrit pour 4,000 actions. D'autres personnes pourront également devenir porteurs d'actions, par la suite.

Établis. de la Soc. — Approb. des statuts.

Art. 4. La Société a pour objet d'établir en Belgique des chemins de fer vicinaux, et, en premier lieu, ceux qui font l'objet des apports ci-après stipulés : d'exploiter ou de faire exploiter les chemins de fer dont elle obtiendra la concession, fera l'acquisition ou louera seulement l'usage; d'acquérir ou de prendre à bail tous immeubles destinés à la construction ou à la réparation de son matériel fixe et roulant, d'exploiter ces immeubles ou d'en céder la propriété ou l'exploitation à une autre Société.

Art. 6. Le fonds social est fixé à 5,000,000 de fr. représentés par 10,000 actions de capital de 500 fr. chacune. Il en est actuellement émis 4,000 actions, que les comparants déclarent souscrire et au moyen desquelles les opérations pourront commencer.

Les autres actions seront émises ultérieurement, en totalité ou en partie, sur la décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, qui fixera en même temps le taux et les conditions d'émission.

Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Le fonds social pourra être augmenté par décision de l'Assemblée générale des actionnaires. Toutefois, le capital social ne pourra, sans l'autorisation du gouvernement, être porté au-delà de 25,000,000 de fr.

Art. 7. La Société pourra émettre, selon ses besoins, des obligations

au porteur en suite d'une décision de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

La somme totale des obligations émises (valeur calculée à vingt fois l'intérêt) ne peut dans aucun cas excéder le montant versé ou libéré des actions de capital.

Art. 15. Indépendamment des actions représentatives de son capital ci-dessus fixé par l'article 6, la Société pourra émettre, pour la construction de chaque ligne ou section de ligne, un nombre d'actions de jouissance ou titres de parcours, jusqu'à concurrence d'une somme dont le total n'excédera en aucun cas le capital nécessaire à cette construction.

Art. 16. Ces actions donnent droit au parcours gratuit, par tous les trains et dans toutes les directions, sur la ligne entière, si le titre est pris pour toute la ligne concédée, et sur une ou plusieurs sections de la ligne, si le titre n'est pris que pour une ou plusieurs sections.

Art. 17. Le prix des actions de jouissance sera fixé en tenant compte :

*a*. Du coût de la construction ;

*b*. De l'importance des relations entre les points reliés ;

*c*. De l'étendue du parcours ;

*d*. De la catégorie de classe à laquelle elles donnent droit ;

Art. 18. Les actions de jouissance sont personnelles et nominatives.

Art. 20. Les actions de jouissance ne confèrent aucun droit dans la propriété de l'actif social ni dans les bénéfices sociaux ; mais il sera pourvu à leur amortissement.

Art. 21. Toute action de jouissance donne droit au libre parcours jusqu'au jour de son remboursement. Ce remboursement ne peut avoir lieu avant la quinzième année de la mise en exploitation de la ligne vicinale à laquelle le titre se rapporte.

Art. 23. La Société s'assurera, autant que possible, le concours des communes dont les chemins de fer vicinaux doivent traverser le territoire.

Art. 24. Les subsides des communes leur seront remboursés intégralement par la Société.

Art. 25. M. Isidore Neelemans fait apport à la Société :

1° De la propriété des études, mémoires, projets, plans et profils relatifs aux chemins de fer vicinaux ci-après indiqués et faisant partie des lignes dont il a demandé la concession au gouvernement, sous les dates des 20 février et 29 novembre 1865, savoir :

A. *Une ligne de Gand à Tamise par Zele et Hamme ;*

B. *Une ligne d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas,* dans la direction de Watervliet et passant par Deynze, Nevele, Somergem et Eecloo ; lignes que le gouvernement est autorisé à concéder en vertu de la loi du 31 mai 1866.

2° De tous ses droits d'auteur, de priorité ou préférence pour l'obtention de la concession desdits chemins de fer vicinaux.

Art. 26. Pour prix de ses apports, M. Neelemans se réserve, en ce qui touche les chemins de fer repris aux numéros 1 et 2 de l'article précédent, le droit de préférence pour l'exécution des travaux et la livraison du matériel nécessaire à la mise en exploitation des lignes : le tout aux prix et conditions à convenir entre M. Neelemans et le Conseil d'administration, d'accord avec les commissaires.

Les administrateurs doivent posséder 25 actions et les commissaires 10 actions.

L'Assemblée générale se réunit chaque année dans la seconde quinzaine du mois de mai ; tout membre doit avoir 10 actions pour une voix. Nul ne peut réunir plus de 5 voix comme actionnaire et plus de 5 voix comme mandataire.

---

# SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER.

Association formée, avec le concours de la Banque de Belgique, par la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer et par la Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut; y compris la Compagnie du Centre (Braine-le-Comte à Courtrai, etc.).

Depuis l'Association : traités d'exploitation de Hainaut-et-Flandres (nouveau traité), de Manage-Wavre-Piéton et d'Ostende-Armentières.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ (direction générale) : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles*.
BUREAU DE L'ADMINISTRATION CENTRALE : *Rue des Boiteux*, 10, *à Bruxelles*.

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. | | |
|---|---|---|---|
| SABATIER (G.) (1), | Administrateur de la Banque de Belgique, | Président, | Bruxelles. |
| SIMON (A.), | Présid. du Conseil d'admin. de la Soc. anonyme d'expl. de chemins de fer, | Vice-Prés., | Id. |
| GENDEBIEN (F.), | Insp. gén. hon. des chemins de fer de l'État belge, | Administ., | Id. |
| MONTEFIORE-LEVI (G.), | Ingénieur, | Id. | Saint-Josse-ten-Noode-Bruxelles. |
| MOREL (J.), | Adm. dir. gén. de la Soc. an. d'expl. de chemins de fer, | Id. | Bruxelles. |
| PHILIPPART (S.), | Dir. gén. de la Cie des chem. de fer des Bassins houillers du Hainaut, | Id. | Id. |
| POIRIER (S.), | Secrétaire du Conseil, | | Id. |

---

| MM. | CONSEIL DE SURVEILLANCE. | | |
|---|---|---|---|
| FORTAMPS (F.) (1), | Directeur de la Banque de Belgique, | Président, | Bruxelles. |
| BOULANGER (M.), | Avocat, | Membre, | Mons. |
| CARLIER (Ch.), | Id. | Id. | Id. |
| BETILLIEUX (E.), | Banquier, | Id. | Charleroi. |
| DE MEEÛS (Cte E.), | Admin. de la Soc. anonyme d'expl. de chemins de fer, | Id. | Bruxelles. |
| DE MUËLENAERE (G.), | Id. | Id. | Pitthem. |
| HENNEQUIN DE VILLERMONT (Cte Ch.), | Id. | Id. | Id. |
| DE WOUTERS D'OPLINTER (Chr Al.), | Id. | Id. | Id. |
| SNOY (Bon Ch.), | Vice-Prés. de la Soc. anonyme d'expl. de chemins de fer. | Id. | Braine-le-Château. |
| TERCELIN MONJOT (V.), | Banquier, | Id. | Mons. |
| TOURNAY-STEVENS (B.), | Adm. de la Cie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, | Id. | Bruxelles. |
| LA BANQUE DE BELGIQUE, | | Banquier, | Id. |

---

(1) MM. Sabatier et Fortamps ont donné en 1868 leur démission, la participation de la Banque de Belgique ayant été restreinte dans les chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et dans la Société générale d'exploitation, où elle a néanmoins conservé, de part et d'autre, un intérêt de 1,000 actions.

M. F. Gendebien continue à représenter, dans ces Sociétés, les intérêts encore relativement importants de la Banque de Belgique.

| MM. | DIRECTION ET ADMINISTRATION CENTRALE. | |
|---|---|---|
| LEBON (A.), | Directeur, | Bruxelles. |
| MASY (V.), | Inspecteur principal, | Id. |
| DESPRET (V.), | Direct. d'exploit. du réseau du Centre, | Binche. |
| QUENON (A.), | Id. du Haut et Bas-Flénu, | Jemmapes. |
| VAN DEN BOGAERDE (E.), | Id. du réseau de la Flandre occidentale, | Courtrai. |
| DU ROY (A.), | Direct. d'exploit. des lignes de Hainaut-Flandres et Gand-Selzaete-Lokeren, | Saint-Ghislain. |
| BARTELOES (C.), | Direct. d'exploit. du réseau de Tamines-Landen, | Fleurus. |
| CENANT (C.), | Directeur des ateliers de Tubize, | Tubize. |

---

| | | |
|---|---|---|
| BASTIN (F.), | Chef de service des travaux neufs, | Bruxelles. |

---

**Réseau des chemins de fer exploités par la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

---

RAILS EN MÈTRES. — CONCESSIONS. — DATES DE L'EXPLOITATION.

120,995 — Flandre occidentale (ancien réseau). — *Voir* page 342 du premier *Annuaire*.
33,662 — Lichtervelde à Furnes. — Id. 415 id.
84,493 — Hainaut-et-Flandres (ancien réseau). — Id. 381 id.
51,096 — Tamines à Landen (Fleurus-Landen). — Id. 559 id.
19,361 — Gand à Terneuzen (Gand-Selzaete). — Id. 360 id.
19,264 — Lokeren à Selzaete. — 25 mars 1867.
54,141 — Centre et Baume à Marchiennes. — *Voir* page 262 du premier *Annuaire*.
23,000 — Centre et Baume à Marchiennes (chemins de fer industriels). — Pages 262 du pr. et 126 du sec. *Ann.*
65,766 (1) Haut et Bas-Flénu (ancien réseau). — *Voir* page 173 du second *Annuaire*.
32,594 (2) Réseau de Saint-Ghislain. — Id. 204 id.
3,220 — Hainaut et Fland. (Basècles à Péruwelz). — 1er mars 1867.

507,592 mètres au 1er avril 1867, pour la Société générale.
20,550 — Tamines à Landen (Ramilies-Tirlemont). — 6/8 juin 1867.
8,537 — H. et B.-Flénu (St-Ghislain à Frameries). — 10 décembre 1867.

536,679 mètres au 31 décembre 1867 (3).
41,314 — Jonction de l'Est (Manage à Wavre). — *Voir* page 404 du premier *Annuaire*.
9,959 — Manage à Piéton. — Id. 502 id.
19,068 — Bassins houillers du Hainaut (Mons à Bonne-Espérance). — 10 janvier et 17 février 1868.
14,960 — O. de la Belgique (Dixmude à Nieuport). — 10 février 1868.
6,090 — Centre (Piéton à Leval). — 17 février id.
23,846 — Ostende à Armentières (Ostende à Thourout). — 1er avril id.
22,466 — Flandre occidentale (Roulers à Ypres). — 12 id. id.
25,330 — O. de la Belgique (Courtrai à Audenarde). — 12 id. id.
8,365 — Tamines à Fleurus. — 22 juin id.

708,077 mètres au 22 juin 1868.

---

(1) Y compris 37,295 mètres de voies secondaires de 1m,20 d'entre-voie.
(2) Id. 3,428 id. de lignes particulières exploitées par la Compagnie (*voir* page 204).
(3) La longueur moyenne exploitée en 1867, rapportée à une période de douze mois, a été de 395 kilomètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 6 avril, 14 août 1867 et 15 juin 1868.

---

## Sommaire d'arrêtés divers : Statuts de la Société.

---

**Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

1867. A. R. 21 fév., acte 13 fév., *Mon.* 24 fév.

Établis. de la Société anon. — Approb. des statuts.

Cette Société a été formée en vertu d'actes intervenus, dans le courant du mois d'octobre 1866, entre la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, la Société d'exploitation de chemins de fer et la Banque de Belgique.

Art. 3. La Société prendra cours à dater du 1er janvier 1867, pour finir le 1er janvier 1957.

Art. 4. La Société sera dissoute avant le terme indiqué à l'article précédent, s'il résulte du bilan dûment approuvé, qu'elle a essuyé des pertes excédant la moitié du capital émis, à moins que l'assemblée générale extraordinaire ne décide que la Société continuera d'exister. Dans ce cas, la décision ne sera exécutoire qu'avec l'assentiment du gouvernement. Elle pourra être dissoute avant le terme indiqué à l'article 3, par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Art. 5. La Société a pour objet la construction et l'exploitation de chemins de fer et autres voies de communication par terre et par eau, en Belgique et à l'étranger. Elle pourra construire, acquérir ou faire construire tout matériel quelconque, nécessaire à ses travaux et à ses exploitations, poursuivre toute demande en concession de chemins de fer et d'autres voies de communication par terre et par eau, racheter ou reprendre toutes concessions de cette nature, les céder ou les revendre, conclure tout traité d'exploitation, d'apport ou de location y relatifs, en attachant à ces traités tels avantages et modes de payement qu'elle jugera convenir, se fusionner, soit partiellement, soit totalement, avec toute Société de même nature, prendre un intérêt direct dans toute société dont le but serait conforme à celui de la présente et céder au besoin cet intérêt.

Art. 8. Capital social, 35,000,000 de fr., divisé en 70,000 actions de 500 fr. pouvant être augmenté, mais pas au delà de 70,000,000 de fr. sans l'autorisation du gouvernement.

Art. 9. Autorisation de faire des emprunts et d'émettre des obligations. Dans le cas où les obligations seront remboursables par annuités, le montant de la somme annuelle consacrée au remboursement avec ou sans prime devra rester le même pendant toute la durée de l'opération.

L'intérêt et l'amortissement annuels des obligations au porteur émises ne pourront jamais dépasser 5 p. c. du capital versé.

Art. 10. La première émission sur le capital fixé à l'article 8 est limitée à 50,000 actions.

Les administrateurs et le directeur doivent posséder 50 actions et les membres du Conseil de surveillance 25 actions. L'assemblée générale se réunit en séance ordinaire, au plus tard, dans la première quinzaine du mois de juin de chaque année. Dix actions donnent droit à une voix, mais nul ne peut réunir plus de dix voix comme actionnaire et plus de dix voix comme mandataire.

---

## Notice.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer, comme le disent les statuts, a été formée en vertu d'actes intervenus, dans le courant du mois d'octobre 1866, entre la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer et la Banque de Belgique.

Elle a pris cours à dater du 1er janvier 1867 (1).

La première Compagnie a souscrit pour 25,000 actions de 500 fr. (2); la seconde pour 15,000 actions, et la Banque de Belgique pour 1,000 act.

Simple fermière des voies, la Société générale d'exploitation n'a d'autre avoir propre que le matériel roulant. Elle ne prend possession des lignes qu'après que, sur les indications d'un rapport d'experts fait contradictoirement, elles ont été mises en bon état d'entretien (3). Elle doit les tenir et les rendre en cet état. Tous travaux d'agrandissement des installations, de doublement des voies et autres que pourrait rendre nécessaires le développement du trafic restent à sa charge exclusive.

Indépendamment des frais d'entretien de la voie, des frais d'entretien, d'amortissement et d'augmentation du matériel roulant, de toutes autres dépenses d'exploitation, la Société générale s'est engagée à payer aux deux Compagnies précitées un fermage déterminé sous l'une ou l'autre des deux formes que voici : rente kilométrique ou redevance à forfait pour le réseau tout entier. C'est au premier mode que, le plus

(1) Néanmoins, ce n'est qu'à partir du 1er avril 1867 qu'elle a été en possession du réseau formé par les lignes de la Société anonyme d'exploitation et par celles qui avaient été prises à bail par la Société des Bassins houillers du Hainaut, y compris le chemin de fer du Centre avec ses embranchements industriels, Braine-le-Comte à Courtrai, etc.

(2) Par un acte complémentaire, le contingent de la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut a été porté à 27,500 actions.

(3) Il y a eu exception pour les travaux de la Compagnie Tamines-Landen qui étaient abandonnés et ont été terminés par la Société générale d'exploitation sur les sections de Ramilies à Tirlemont et de Fleurus à Tamines. Ces deux sections sont actuellement en exploitation.

souvent, on a eu recours. Exceptionnellement, pour les chemins industriels du couchant de Mons, il a fallu adopter la seconde combinaison. Mais, dans l'un comme dans l'autre système, le fermage n'atteint son taux définitif que par un accroissement progressif et après une période qui varie de quatre à dix ans. Le taux du fermage, l'importance de l'accroissement progressif, la durée de la période d'accroissement varient selon les cas.

Lorsque tout le réseau sera achevé et que le maximum des rentes à payer sera atteint, la charge totale moyenne, incombant à la Société générale d'exploitation du chef des redevances à payer aux Sociétés concessionnaires, restera encore inférieure au chiffre moyen de 12,000 fr. par an et par kilomètre.

Les chemins de fer en exploitation, cédés le 1er avril 1867, avaient une longueur de 507,592 mètres; ils étaient de 536,679 mètres au 31 décembre 1867, et le 22 juin 1868 ils avaient atteint une longueur de 708,077 mètres.

L'unité d'exploitation appliquée dès le début à un réseau de 508 kilomètres (1,200 kilomètres plus tard), le choix et la concentration de lignes qui partent des points de grande production et vont aboutir aux centres de consommation, la réunion dans les mêmes mains des grandes masses de transports et des longs parcours, devaient produire des résultats favorables sous tous les rapports.

| | | |
|---|---|---|
| En effet, les recettes brutes provenant de l'exploitation proprement dites se sont élevées à . . . . . . . . . . . . | fr. | 5,997,127 |
| Celles des ateliers de Tubize à . . . . . . . . . . | » | 596,896 |
| TOTAL. . . | fr. | 6,594,023 |
| Les dépenses, les recettes payées, etc., se sont élevées à. | » | 6,212,709 (1) |
| Ce qui a laissé un bénéfice de. . . | fr. | 381,314 |

Les recettes de l'année 1866 avaient été, pour l'exploitation proprement dite, et, pour la même période de temps, de 5,590,049 fr., soit une différence de 407,078 fr., à l'avantage de l'exercice 1867 (2).

| | | |
|---|---|---|
| En ajoutant un bénéfice sur les exploitations de 1867. | fr. | 381,314 |
| 1° Les intérêts de l'encaisse et des titres en portefeuille. | » | 461,799 |
| 2° Les bénéfices et commissions diverses provenant notamment de la conclusion d'un nouveau traité avec la Société Hainaut-et-Flandres et de l'achat, la revente et la plus-value d'un certain nombre d'obligations du chemin de de fer de Tamines à Landen . . . . . . . . . | fr. | 2,915,281 |
| On obtient un total de. . . | fr. | 3,758,395 |
| Si on défalque de ce total les divers amortissements de. | » | 96,634 |
| Il reste un bénéfice net de. . . | fr. | 3,663,761 |

(1) Frais généraux et dépenses de l'exploitation. . . . . . . . . . . . fr. 2,962,027 }
Ateliers de Tubize . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . » 556,889 } 6,212,709 fr.
Rentes, intérêts, etc., payées aux compagnies apportantes . . . . . . . » 2,693,793 }

(2) L'exploitation en 1867 comptait seulement en plus 20,550 mètres, de Ramilies à Tirlemont, pendant 6 mois, et 6,537 mètres, de Saint-Ghislain à Frameries, pendant 22 jours.

Bien que des opérations nouvelles, réalisées dans le premier semestre de 1868, et d'autres sur le point d'aboutir, permettent de bien augurer de l'avenir et d'espérer que le second exercice sera clôturé dans des conditions aussi favorables que celui de 1867, il a néanmoins paru prudent au Conseil d'administration de la Société d'appliquer 2,500,000 fr. pour la création d'un fonds de prévision ; cette somme représente 10 p. c. environ du capital souscrit.

Malgré cette réserve, les actionnaires ont touché un dividende de 7 p. c.

Un pareil résultat est d'autant plus satisfaisant que la crise industrielle et financière a pesé lourdement sur la production et par conséquent sur le mouvement des transports de toute nature.

D'ailleurs, un exercice de neuf mois est dans des conditions tout à fait anormales, au point de vue du trafic.

En outre, l'importance du mouvement n'a pu être appréciée à sa juste valeur en 1867, les exploitations étant divisées en six groupes complétement isolés les uns des autres, savoir : Flandre occidentale, — Gand et Lokeren à Selzaete, — Hainaut-Flandres, — Flénu et Saint-Ghislain, — Centre, — Tamines-Landen.

Cet isolement, qui scindait les parcours et rendait la Société générale d'exploitation tributaire d'autres exploitations, ayant souvent des intérêts contraires, a cessé en partie dans les premiers mois de 1868, par l'ouverture de nouvelles sections (*voir* page 235).

De plus, les lignes de Manage à Wavre et à Piéton (51,273 mètres) ont été reprises à dater du 1er janvier 1868.

L'exploitation au 22 juin 1868 avait une étendue 708,077 mètres, s'étendant de Wavre par Ottignies et de Charleroi à Nieuport, Ostende, Bruges, Gand et Selzaete, en passant par les bassins de Charleroi, du Centre et de Mons.

Les recettes, par suite des ouvertures successives des lignes nouvelles en 1868 ont augmenté :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| En janvier de. . . . fr. | 78,000 | ou de | 12 | p. c. |
| En février de. . . . » | 93,000 | id. | 16 | id. |
| En mars de . . . . » | 140,000 | id. | 23 | id. |
| En avril de . . . . » | 146,000 | id. | 23 | id. |

Celles du réseau exploité par l'État se sont également accrues et cela sans l'adjonction de lignes nouvelles, savoir :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| En janvier de . . . fr. | 102,000 | ou de | 3 1/2 | p. c. |
| En février de . . . » | 128,000 | id. | 4 1/2 | id. |
| En mars de. . . . » | 176,000 | id. | 5 1/2 | id. |
| En avril de. . . . » | 181,000 | id. | 6 | id. |

C'est-à-dire que la progression des recettes de l'État se présente dans

des conditions normales et en harmonie avec les résultats des années précédentes.

Par suite de contestations survenues, les relations de service mixte entre l'administration des chemins de fer de l'État et les lignes de la Société ont cessé du 25 mai au 22 juin 1868, pour les transports des voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages et animaux; le conflit si préjudiciable au public s'est donc promptement terminé.

La Société d'exploitation entendait user du droit qu'elle tient de ses cahiers des charges, de régler ses tarifs généraux intérieurs d'après l'agencement de ses lignes; de même que l'État a toujours fixé et maintient ses tarifs d'après les besoins de son exploitation.

D'autre part, l'administration des chemins de fer de l'État tenait essentiellement à faire prévaloir le principe dit : de la plus courte distance.

Une combinaison qui permettait de concilier ces deux principes a été mise en avant et accueillie par le Ministre des travaux publics et par le Conseil d'administration de la Société.

Elle repose sur les bases suivantes :

1° Attribution, *de droit,* des transports à la direction qui présente la plus courte distance;

2° Liberté absolue (dans la limite des cahiers des charges) de chaque exploitation en ce qui concerne ses tarifs intérieurs;

3° Direction *effective* des transports par les lignes du service intérieur, ou par le parcours mixte qui présente le moindre nombre de points d'échange, quoique leur longueur soit plus considérable;

4° Attribution à la direction, *de droit, mais non parcourue, en tout ou en partie,* de 60 p. c. de la recette qui lui aurait été attribuée, — en prenant pour base la perception effective, — si la marchandise avait été dirigée par la voie la plus courte; les 40 p. c. restant étant dévolus à l'exploitation qui opère la traction.

Ce système est nouveau. Est-il préférable à tout autre ? L'avenir le dira.

Mais on peut constater, dès à présent, qu'il tend vers deux résultats désirables : éviter les surtaxes au public, et aux exploitations les frais écrasants qui seraient résultés du morcellement des parcours par l'application absolue et effective du principe de la plus courte distance.

La prospérité de la Société générale d'exploitation est un fait d'une grande portée financière, parce qu'elle a une influence considérable sur la valeur de tous les titres dont les revenus prennent directement leur source dans les recettes de cette Compagnie.

Cette Société fait beaucoup au point de vue de l'industrie des chemins de fer, tout en semant pour récolter.

Grâce à ses efforts et à son concours financier, elle a tiré la Compagnie de Hainaut-Flandres d'une situation critique; les travaux des sections

de Saint-Ghislain à Ath et à Tournai sont commencés et vont être poussés avec vigueur.

Elle a sauvé la Compagnie de Tamines-Landen d'une faillite imminente et a terminé les travaux abandonnés sur les sections de Ramillies à Tirlemont et de Fleurus à Tamines, qui toutes deux sont maintenant en exploitation.

Les travaux ont également été repris sur la section de Ramillies à Namur.

Elle a passé avec la Compagnie de Braine-le-Comte à Courtrai un traité d'exploitation, qui a permis d'entamer les travaux de la première section de cette ligne entre Renaix et Courtrai.

Elle a ouvert à l'exploitation les lignes de Frameries à Bonne-Espérance, et de Piéton à Leval, qui établissent la jonction la plus courte et la plus économique entre les trois bassins industriels du Hainaut.

Les sections de Frameries à Saint-Ghislain et à Mons, celles de Dixmude à Nieuport et d'Ostende à Thourout, celle de Roulers à Ypres et celle de Courtrai à Audenaerde, qui joint son réseau des Flandres à celui du Hainaut, ont également été mises en exploitation depuis sa formation.

Avant la fin de l'année 1868, plusieurs sections nouvelles seront mises en exploitation, notamment celles de Ramillies à Namur, de Péruwelz à Tournai, de Renaix à Courtrai et d'Audenaerde à Denderleeuw; bientôt après on ouvrira les lignes de Selzaete à Terneuzen, de Furnes à Dunkerque, de Poperinghe à Hazebrouck et un certain nombre de sections industrielles. A cette époque, l'exploitation aura une étendue d'environ 910 kilomètres.

Enfin, le travail a été entretenu dans les ateliers menacés de chômage, par l'importance des commandes en cours d'exécution au 1er janvier dernier, ou faites depuis cette époque, qui peuvent être évaluées à 7,500,000 fr.; la moitié environ de cette somme est payable par annuités en cinq ans; l'autre moitié en dix années.

Tel est le résumé de la première année de la Société générale d'exploition de chemins de fer (1).

(1) *Voir* pour la partie statistique et financière à la fin de l'*Annuaire* (année 1867).

# CHEMIN DE FER DE TAMINES A LANDEN

**Exploité du 15 octobre 1865 au 31 mars 1867 par la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer et depuis le 1er avril 1867 par la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 559 du premier Annuaire.)*

SIÉGE SOCIAL : *Rue Royale*, 100, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION : *A Fleurus et place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER. | | |
|---|---|---|---|
| TOURNAY-STEVENS, | Négociant, | Président, | Bruxelles. |
| JORIS (G.), | Avocat, | Administrateur, | Id. |
| EYCKHOLT (ALF.), | Secrét. génér. de la Société anonyme d'exploitation, | Id. | Id. |
| HEYVART, | Secrétaire de la Banque de Belgique, | Id. | Id. |
| PIRSON (A.), | Propriétaire, | Commissaire, | Id. |
| DE SENZEILLES (Bon), | Id. | Id. | Id. |
| GODDYN (J.), | Directeur du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, | Id. | Id. |
| DE LAVELEYE (E.), | Propriétaire, | Id. | Id. |
| MOSSELMAN, | Avocat, | Id. | Id. |
| PETIT-JEAN, | Ingénieur en chef, | Comm. du gouv., | Id. |
| LA BANQUE DE BELGIQUE, | | Banquier, | Id. |

---

| | | |
|---|---|---|
| VAN BRANTEGHEM, | Secrétaire du Conseil, | Bruxelles. |

---

KILOMÈTRES DE VOIE. — SECTIONS. — DATES DE L'EXPLOITATION.

| | | |
|---|---|---|
| 51,096 mètres. | — Fleurus à Landen. | 15 octobre 1865, marchandises.<br>15 novembre id. voyageurs. |
| 20,550 id. | — Ramillies à Tirlemont. | 6 juin 1867, marchandises.<br>8 id. id. voyageurs. |
| 71,646 [1] id. à simple voie. | | |

STATIONS. — **Fleurus** à : Ligny-Tongrinne, 4,180 mètres ; Sombreffe, 6,760 ; **Gembloux**, 15,100 ; Perwez, 25,860 ; **Ramillies**, 32,540 ; Jauche 38,240 ; Orp-le-Grand, 40,998 ; Lincent, 45,181 ; **Landen**, 51,096 mètres. — **Ramillies** à : Huppaye, 5,185 mètres ; Jodoigne, 8,450 ; Hougaerde, 14,890 ; **Tirlemont**, 20,550 mètres.

---

Dates des ass. gén. ord. des actionn. : 15 avril et 27 mai 1867 ; 15 avril et 12 juin 1868.

---

(1) La section de Tamines à Fleurus, d'environ 8 kilomètres, a été ouverte le 22 juin 1868 aux transports des marchandises, finances et animaux.

## **Sommaire d'arrêtés divers, etc.** (suite du premier *Ann.*).

**Aménagement de la station de Tamines et détournement d'un chemin.**

**1866.** A. R. 14 juillet, *Mon.* 19 juillet.

**Modifications aux statuts de la Société.**

A. R. 29 juillet, acte 9 juillet, *Mon.* 3 août.

Suppression du dernier alinéa de l'article 2, portant :

Toute convention de cette nature (1) ne recevra son effet qu'après avoir été approuvée par le gouvernement.

**Prorogation au 1er avril 1867 du chemin de fer de Namur à Geest-Gerompont.**

A. R. 31 août, *Mon.* 5 septembre.

## **Notice.**

Cette Compagnie a changé plusieurs fois d'administration ; elle s'est trouvée en présence de grandes difficultés financières, maintenant surmontées.

En vertu d'un traité avenu en 1864, la Société d'exploitation de chemins de fer a exploité les sections de Fleurus à Landen et de Ramillies à Tirlemont, mises à sa disposition par la Compagnie de Tamines à Landen.

Des modifications ont, à deux reprises, été apportées au traité d'exploitation qui, lors de la constitution de la Société générale d'exploitation, a été transféré à cette dernière Société.

Le 31 décembre 1867, la Compagnie de Tamines à Landen fit avec la Société générale d'exploitation non-seulement un nouveau traité d'exploitation, mais encore un traité par lequel la Société générale d'exploitation s'est chargée d'achever, à forfait absolu, la construction et le parachèvement des diverses lignes formant le réseau dit de Tamines-Landen.

La Société générale a aujourd'hui presque entièrement terminé cette tâche, la dernière section, celle de Ramillies à Namur, étant à la veille d'être mise en exploitation.

On peut donc, grâce au concours de la Société générale d'exploitation, considérer comme terminée la crise qui a si longtemps pesé sur la Compagnie de Tamines-Landen.

(1) Faculté d'acquérir et d'exploiter d'autres lignes, d'en céder en tout ou en partie l'exploitation, ou d'en faire apport dans une Société nouvelle. (*Voir* page 560 du premier *Annuaire*.)

# CHEMIN DE FER DE TIRLEMONT A DIEST

## AVEC SES EXTENSIONS

**Devant faire partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.**

*(Voir page 564 du premier Annuaire.)*

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. | | |
|---|---|---|---|
| BRIALMONT, | Lieutenant-général, ancien ministre de la guerre, | Administrateur, | Anvers. |
| COPPENS (B^on), | Anc. membre du Congrès, | Id. | St-Josse-ten-Noode. |
| GILLON (J.), | Conseiller provincial, | Id. | Id. |
| SANCKE (L.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| TIPPING (W.), | Magistrat, | Id. | Comté de Kent. |
| VALENTINE (J.), | Dir. gén. de la C^ie Public Works Credit C^o, | Id. | Londres. |
| ZAMAN, | Sénateur, | Id. | Bruxelles. |
| DE ROSTANG, | Intendant militaire, | Commissaire, | Paris. |
| LEFÈBVRE-DURUFLÉ, | Sénateur, | Id. | Id. |
| MUSSCHE (E.), | Avocat, | Id. | Bruxelles. |
| T'KINT (H.), | Consul général, | Id. | Schaerbeek. |
| URBAN (AD.), | Ingénieur, | Id. | Bruxelles. |

---

| | | |
|---|---|---|
| La longueur du chemin de fer de Tirlemont à Diest est de . . . | 25 | kilomètres. |
| La section de Diest au camp de Beverloo et vers Eyndhoven (éventuellement) aura environ . . . . . . . . . . . . . | 35 | id. |
| TOTAL. . . | 60 | id. |

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Cette ligne est le prolongement direct de la section de Namur à Tirlemont.

Bien que les travaux de la construction de ce chemin de fer ne soient pas commencés (juin 1868), la Société n'est pas dissoute et des négociations continuent pour arriver à constituer un capital. Un traité d'exploitation a été passé avec la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer ; ce traité subsiste toujours.

---

# CHEMINS DE FER DE TOURNAI A JURBISE

## ET DE LANDEN A HASSELT.

**La section de Tournai à Jurbise est exploitée par l'État belge. — La section de Landen à Hasselt, antérieurement exploitée par la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, fait partie depuis le 1er août 1867, de l'exploit. du Grand-Central Belge.**

*(Voir page 566 du premier Annuaire.)*

SIÈGE SOCIAL : *Rue de la Loi, 72, à Bruxelles.*

---

| MM. | CONSEIL D'ADMINISTRATION. | | |
|---|---|---|---|
| KENNARD (R.-W.) Esq., | Membre du Parlem. anglais, | Président, | Londres. |
| BRUNEAU (A.-B.), | Représentant, | Admin.-directeur, | Bruxelles. |
| BAILLEY (G.) Esq., | Propriétaire, | Administrateur, | Londres. |
| BRASSEY (TH.) Esq., | Id. | Id. | Id. |
| DOLEZ (H.), | Représentant, | Id. | Bruxelles. |
| GLADSTONE (W.) Esq., | Propriétaire, | Id. | Londres. |
| KENNARD (P.) Esq., | Id. | Id. | Id. |
| WESTWOOD (J.-TH.) Esq., | Id. | Secrét.-administ., | Id. |

---

**Exploitation de 76 kilomètres, dont 48 kilomètres à double voie, à la fin des exercices 1866 et 1867.**

**Les noms des stations sont portés à la ligne Sud-Ouest des chemins de fer de l'État (page 77) pour la section de Tournai à Jurbise et à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (page 96) pour la section de Landen à Hasselt.**

---

**Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 29 septembre 1866 et 28 mars 1867 pour l'exercice 1866 ; 28 septembre 1867 et 28 mars 1868 pour l'exercice 1867.**

---

**Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867** (néant).

---

## Notice.

Cette Compagnie a donné, en 1866, des résultats supérieurs à ceux de 1865, malgré les circonstances calamiteuses de l'année.

L'augmentation des recettes provient en totalité du produit des mar-

chandises, celui des voyageurs ayant diminué d'environ 4,000 fr. L'ouverture des lignes de Hal à Ath et de Tournai à Lille ont eu leur grande part dans ce mouvement ascensionnel.

Nous allons donner ci-après un relevé comparatif des recettes de 1866 et 1865, et de 1867 et 1866 :

| Années 1866 et 1865. | | RECETTES NETTES (1) Annuelles. | Différences. | Par kilom. | RECETTE brute par kilom. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1866 | Ligne de Tournai à Jurbise. | 926,147 | + 101,321 | 19,295 | 38,590 |
| 1865 | Id. id. | 824,826 | | 17,184 | 34,368 |
| 1866 | Id. Landen à Hasselt. | 129,914 | — 31,200 | 4,640 | 9,280 |
| 1865 | Id. id. | 161,114 | | 5,754 | 11,508 |
| 1866 | Les deux lignes réunies. | 1,056,061 | + 70,120 | 13,896 | 27,791 |
| 1865 | Id. id. | 985,940 | | 12,973 | 25,945 |
| **Années 1867 et 1866.** | | | | | |
| 1867 | Ligne de Tournai à Jurbise. | 917,438 | — 8,709 | 19,113 | 38,226 |
| 1866 | Id. id. | 926,147 | | 19,295 | 38,590 |
| 1867 | Id. Landen à Hasselt. | 123,224 | — 6,690 | 4,401 | 8,802 |
| 1866 | Id. id. | 129,914 | | 4,640 | 9,280 |
| 1867 | Les deux lignes réunies. | 1,040,662 | — 15,399 | 13,693 | 27,386 |
| 1866 | Id. id. | 1,056,061 | | 13,896 | 27,791 |

Les actions ont reçu comme intérêt et dividende fr. 35-10 en 1866 et fr. 34-85 en 1867, et ce indépendamment des fonds d'amortissement qui ont absorbé chaque année 70,000 fr., ou près de 3 fr. par action ; le chiffre payé en 1865 était de fr. 32-62.

Depuis le 1er août 1867, l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt a été cédée par la Compagnie fermière d'Aix-la-Chapelle à Maestricht au Grand-Central belge, en stipulant que cette administration est substituée aux droits et obligations résultant pour la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht des traités du 15 avril et du 3 mai 1853, sanctionnés par le gouvernement et par le pouvoir législatif.

Cette cession de l'exploitation a été faite sans stipuler aucune garantie pour les intérêts de la section de Landen à Hasselt, tandis qu'elle en stipule de très-sérieuses pour la section d'Aix-la-Chapelle à Hasselt, et notamment le payement d'un produit kilométrique fixe. Cette dernière condition était cependant la seule qui pût dissiper les graves inconvénients résultant de la concurrence des lignes du Grand-Central belge.

En effet, à dater de la cession, les recettes ont subi une diminution marquée, bien qu'aucun fait nouveau, en dehors de la nouvelle exploitation, n'eût pu occasionner cette diminution.

(1) 50 p. c. de la recette brute.

Une copie de la convention a été transmise, par lettre du 24 septembre 1867, à la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, qui avait protesté, auprès des deux Sociétés, contre un acte ayant disposé de sa propriété sans son autorisation.

Le Conseil d'administration, à la suite de ces faits, a pris la résolution de poursuivre, par tous les moyens légaux, le maintien des droits de la Société et la réparation du dommage qui lui a été causé.

---

# RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

ET

# RELEVÉS STATISTIQUES COMPARATIFS

DES

## DIFFÉRENTES EXPLOITATIONS

DES

# CHEMINS DE FER BELGES.

---

Années 1866 et 1867.

---

*N. B.* Les renseignements donnés au bas des tableaux représentent les colonnes qui n'ont pas été placées dans le corps des tableaux, parce que le plus grand nombre des administrations n'ont pas fourni les éléments nécessaires pour les remplir.

**Réseau des chemins de fer concédés en Belgiq**

N° I.

*(Voir pages 585-*

| CHEMINS DE FER. | Longueur au 1er janvier 1866. | |
|---|---|---|
| | Voyageurs et marchandises. | Marchandises seulement |
| État (lignes de l'État proprement dit) | 558 885 | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 93 000 | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 49 670 (1) | » |
| Anvers à Rotterdam | 119 000 (2) | 2 500 |
| Braine-le-Comte à Gand | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | 14 560 | » |
| Bruxelles à Lille et Calais (Hal à Ath et Tournai à la frontière) | 9 921 | » |
| Centre et Baume à Marchiennes | 54 141 (3) | 19 000 |
| Charleroi à la frontière de France | 30 319 (4) | 730 |
| Chimay | 50 192 | » |
| Dendre-et-Waes et Bruxelles vers Gand par Alost | 106 687 | » |
| Eecloo à Bruges | 28 450 | » |
| Eecloo à Gand | 19 000 | » |
| Entre-Sambre-et-Meuse | 98 918 | 7 613 |
| Est-Belge | 123 779 (7) | 11 176 |
| Flandre occidentale | 120 995 | » |
| Gand à Terneuzen (Gand [État] à Selzaete) | 19 361 | » |
| Hainaut-et-Flandres | 84 493 | » |
| Haut et Bas-Flénu (voies principales de 1m,50) | » | 28 491 |
| Id. ( id. secondaires de 1m,20) | » | 37 275 |
| Jonction belge Grand-Ducale (Spa à la frontière) | » | » |
| Id. de l'Est (Manage à Wavre) | 41 314 (7) | » |
| Lichtervelde à Furnes | 33 662 | » |
| Liége à Givet | 123 073 (8) | » |
| Mons à Manage et la Louvière à Bascoup | 32 246 | 1 500 |
| Liége à Maestricht | 30 102 | » |
| Liégeois-Limbourgeois | 58 345 | » |
| Lierre à Turnhout | 37 420 | » |
| Lokeren à la frontière des Pays-Bas (Lokeren à Selzaete) | » | » |
| Luxembourg (grande Compagnie du) | 232 000 | » |
| Manage à Piéton | 9 959 | » |
| Mons à Hautmont et St-Ghislain { lignes concédées à la Compag. | 16 365 | 29 166 |
| Mons à Hautmont et St-Ghislain { id. exploitées par la Comp. | » | 3 428 |
| Nord de la Belgique | 117 000 | » |
| Pepinster à Spa | 11 707 (10) | » |
| Tamines à Landen (Fleurus à Landen) | 51 096 | » |
| Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt | 75 777 (11) | » |
| Rails en mètres, totaux partiels. | 2 451 417 | 140 899 |
| Totaux à la fin des exercices 1865, 1866 et 1867. | 2 592 316 | |

*N. B.* Les longueurs portées en chiffres ronds sont approximatives. — Les longueurs exploitées en commun n'ont pas données par toutes les administrations.

(1) Y compris 410 mètres de voies fluviales.
(2) Id 37,000 id. id.
(3) 55 kilomètres à simple voie et 22 kilomètres à double voie. — 64 kilomètres construits par les deux Sociétés, 11 kilom par celle de Monceau-Fontaine et 5 kilomètres par celle de Monceau-sur-Sambre.
(4) Y compris 2 kilom. de parcours sur les lignes de l'État, depuis la bifurcation : 1° jusqu'à Charleroi ; 2° jusqu'à Marchiennes
(5) Id. 3,004 mètres construits par le Nord-Belge et exploités par la Compagnie de Chimay.

**...n exploitation en 1865, 1866 et 1867.**

(...*premier Annuaire.*)

| OUVERTURES en | | Longueur au 1er janvier 1868. | | EXPLOITATION |
|---|---|---|---|---|
| 1866. | 1867. | Voyageurs et marchandises. | Marchandises seulement. | en commun. |
| » | 29 058 | 587 943 | » | » |
| » | » | 93 000 | » | » |
| » | » | 49 670 (1) | » | » |
| » | » | 119 000 (2) | 2 500 | 2 500 |
| » | 65 823 | 65 823 | » | 7 653 |
| » | » | 14 560 | » | 2 250 |
| 38 187 | » | 48 108 | » | 3 816 |
| 4 000 (3) | » | 54 141 (3) | 23 000 (3) | » |
| » | » | 30 319 (4) | 750 | 5 150 (4) |
| 10 985 | » | 61 177 (5) | » | » |
| » | » | 106 667 | » | » |
| » | » | 28 450 | » | 2 050 |
| » | » | 19 000 | » | » |
| » | » | 98 918 | 7 613 | 1 596 |
| » | » | 123 779 (7) | 11 176 | 4 028 |
| » | » | 120 995 | » | » |
| » | 1 889 (6) | 19 361 | 1 889 (6) | 6 440 |
| » | 3 220 | 87 713 | » | 8 956 |
| » | 8 537 | 8 537 | 28 491 | » |
| » | » | » | 37 275 | » |
| » | 55 000 | 55 000 | » | » |
| » | » | 41 314 (7) | » | » |
| » | » | 33 662 | » | » |
| » | » | 123 073 (8) | » | 7 305 |
| » | » | 32 246 | 1 500 (9) | 1 500 |
| » | » | 30 102 | » | » |
| 60 354 | » | 117 319 | 1 180 | » |
| » | » | 37 420 | » | » |
| » | 19 264 | 19 264 | » | » |
| 32 000 | » | 284 000 | » | » |
| » | » | 9 959 | » | » |
| » | » | 16 365 | 29 166 | » |
| » | » | » | 3 428 | » |
| » | 31 130 | 148 130 | » | 3 000 |
| » | » | 11 707 (10) | » | » |
| » | 20 550 | 71 646 | » | » |
| » | » | 75 777 (11) | » | » |
| 165 526 | 234 471 | 2 844 345 | 147 968 | 56 244 |
| 2 757 842 | 2 992 313 | 2 992 313 | | |

(6) Raccordement reliant Gand (Eecloo) à Gand (État).

(7) La voie est double entre Court-Saint-Étienne et Wavre, sur une étendue de 8,852 mètres. Une des voies est exploitée par la ...de Jonction de l'Est et l'autre par la Société de l'Est-Belge.

(8) Non compris environ 3 kilomètres pour le raccordement de la Meuse à Namur et le développement des courbes d'Angleur.

(9) Embranchement du Bassin à Mons.

(10) Longueur d'axe en axe des bâtiments des stations de Pepinster à Spa (20 février 1867).

(11) Y compris la section de Landen à Saint-Trond, de 10,220 mètres, construite par l'État, et dont la jouissance a été donnée ...tre de subvention à la Société de Tournai à Jurbise, pour avoir construit le chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt.

**Réseau des chemins de fer belges en construction ou à construire à la date du 1er janv. 1868.—Lignes ouvertes du 1er janv. au 12 juin 1868.**

No 1bis.

| CHEMINS DE FER. | Long. en kilom., en construct. ou à construire — en Belgique. | Long. en kilom., en construct. ou à construire — à l'étranger. | LIGNES OUVERTES. — Longueur en mètres. | LIGNES OUVERTES. — Dates de 1868. |
|---|---|---|---|---|
| État (Bruxelles à Luttre) . . . . . . . | 50 | » | » | » |
| Anvers à Tournai et à Douai . . . . . | 135 | 28 | » | » |
| Bassins houillers du Hainaut. . . . . | 265 | » | 19 068 | 10 janvier.<br>17 février. |
| Réseau des chemins de fer du Brabant. . | 185 | » | » | » |
| Braine-le-Comte à Courtrai . . . . . | 65(1) | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe (Blankenberghe à Heyst). | 9(2) | » | » | » |
| Bruges à Waereghem et à Tournai . . . | 82 | » | » | » |
| Centre (Piéton à Leval). . . . . . . | 6 | » | 6 090 | 17 février. |
| Chimay (Momignies à la frontière) . . . | 2 | » | 1 533 | 28 mai. |
| Eecloo à Anvers . . . . . . . . . | 65 | » | » | » |
| Flandre occidentale. . . . . . . . | 28 | 14 | 22 466 | 12 avril. |
| Franco-Belge-Prussien (réseau réduit). . | 165(3) | 20 | » | » |
| Gand à Terneuzen (Selzaete à Terneuzen). | 2 | 18 | » | » |
| Gembloux à la Meuse . . . . . . . | 50 | » | » | » |
| Hainaut-et-Flandres. . . . . . . . | 47 | » | » | » |
| Hesbaye et Condroz. . . . . . . . | 79 | » | » | » |
| Liégeois-Limbourgeois. . . . . . . | 17 | » | 17 202 | 3 février (4). |
| Luxembourg (grande Cie du) (embr. de Bastogne). | 29 | » | » | » |
| Malines à Terneuzen . . . . . . . | 40 | 20 | » | » |
| Ostende à Armentières. . . . . . . | 80 | 5 | 23 846 | 1er avril. |
| Ouest de la Belgique . . . . . . . | 139 | » | 40 290(5) | 10 février.<br>12 avril. |
| Tamines à Landen . . . . . . . . . | 30 | » | 8 365 | 22 juin. |
| Tirlemont à Diest avec ses extensions. . | 60 | » | » | » |
| TOTAUX. . . | 1 630 | 105 | 138 860 | |

**Développement des concess. des chemins de fer belges au 1er janv. 1868.**

| | Mètres. |
|---|---|
| En construction ou à construire . . . . . . . . | 1,735,000 |
| En exploitation (voyageurs et marchandises) . . . | 2,844,345 |
| Id. (marchandises seulement) . . . . | 147,968 |
| TOTAL. . . | 4,727,313 |
| Exploitation en commun (à déduire . . . . . . . | 56,244 |
| Reste pour la longueur concédée. . . | 4,671,069 |

(1) Non compris 12 kilomètres exploités en commun avec le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

(2) Ouvert à l'exploitation le 12 juillet 1868.

(3) Frontière à Libramont, 35 kilomètres; Bastogne à la frontière, 30 kilomètres; frontière à Aix-la-Chapelle, 60 kilomètres; Bastogne à Marche, 40 kilomètres.

(4) Ouverture au service des marchandises de la section d'Ans à Flémalle (12,202 mètres), et embranchements vers les charbonnages du Nord de Liége (5,000 mètres).

(5) Exploitation en commun de 2,460 mètres sur la section de Nieuport à Dixmude.

## Notice générale sur les chemins de fer.

En 1866, voici quelle était, en kilomètres, la longueur des lignes ferrées livrées à la circulation dans le monde entier :

| | | |
|---|---|---|
| États de l'Amérique du Nord | 52,725 | 141,014 |
| Grande-Bretagne | 21,701 | |
| Allemagne (Autriche comprise) | 21,565 | |
| France | 14,721 | |
| Indes | 5,519 | |
| Italie | 5,288 | |
| Espagne | 5,090 | |
| Russie | 4,533 | |
| Canada | 3,170 | |
| Belgique | 2,605 | |
| Suède | 1,672 | |
| Suisse | 1,280 | |
| Pays-Bas | 1,145 | |

Les 21,701 kilom. de chemins anglais sont revenus, en 1866, à 11,375,000,000 fr. ; les lignes ferrées et les gares de la ville de Londres entrent pour un milliard dans cette somme. Les chemins allemands, qui ont presque la même étendue, ont coûté une somme moitié moindre. Les 14,721 kilomètres de chemins français revenaient à 7 milliards de fr., ce qui établit le prix des kilomètres au même taux environ que celui des chemins anglais.

Pendant l'année 1866, le transport effectué par les chemins de fer français a été : Voyageurs, 92,124,914. — Bagages, 177,662,872 kilog. — Articles de messagerie et denrées fraîches, 378,015,403 kilog. — Marchandises, 38,782,977,125 kilog. — Finances et bijoux (valeur déclarée), 4,016,442,695 fr. — Équipages et voitures, 19,779. — Animaux, 6,112,788.

A la date du 1er janvier 1868, les chemins de fer livrés à la circulation, en France, avaient une étendue de 15,784 (1) kilomètres ; les employés commissionnés étaient au nombre de 95,565 ; la force motrice était représentée par 4,064 locomotives et les moyens de transport par 90,490 voitures et waggons.

Le parcours moyen par locomotive a été annuellement de 30,000 kilomètres.

Pendant la campagne d'Italie, en 1859, le chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a transporté, dans l'espace de 86 jours : 185,000 hommes, 33,000 chevaux, 4,500 voitures de l'artillerie et du train, et 40 trains spéciaux de matériel de guerre et de munitions.

La moyenne des voitures mises journellement à la disposition de l'armée était de 518, marchant à une vitesse moyenne de 27 1/2 kilomètres à l'heure.

Le matériel de toutes les compagnies françaises réuni sur une seule ligne peut, au besoin, jeter en 24 heures, 300,000 hommes sur les frontières.

Cette agglomération presque immédiate d'hommes sur un point déterminé donne à la guerre une force irrésistible ; aussi les gouvernements doivent-ils considérer le matériel des chemins de fer comme partie essentielle du matériel de guerre.

(1) 15,700 kilomètres, longueur moyenne exploitée.

## Établissement de la voie de l'État.

(*Voir* page 588-589 du premier *Annuaire*.)

*Rails.* — Le dernier type de rail adopté est du modèle dit Vignole ; il pèse 38 kilog. par mètre courant. Sa longueur normale est de 6 mètres ; sa section donne $0^m$,125 de hauteur, $0^m$,062 de largeur à la tête du bourrelet et $0^m$,105 à la base. Les portées sont au nombre de sept, savoir : deux de $0^m$,75 aux abouts, et cinq intermédiaires de $0^m$,90.

Le développement des voies principales exploitées par l'État, en 1866, était de 1,547 kilom. ; les voies secondaires avaient 411 kilom., soit en totalité 1,958 kilom. Ce total était de 1,817 kilom. en 1865 ; 1,459 kilom. de voies principales et 358 kilom. de voies secondaires : différence 141 kilom. de plus en 1866.

282 kilom. de rails ont été mis hors de service en 1866 et 172 kilom. en 1865. Le nombre de rails ôtés de la voie pour cassure était de 69 en 1866, et de 29 en 1865.

Les prix de la tonne de rails ont varié entre fr. 168-80 et fr. 169-90, en 1866, au lieu de fr. 149-39 à fr. 169-90, en 1865. Ces prix, qui avaient dépassé 400 fr. de 1836 à 1840, étaient descendus à fr. 139-50 en 1862 et 1863.

En 1866, la durée moyenne des rails ôtés de la voie était de 13 1/3 années.

*Traverses.* — Elles sont en sapin du Nord créosoté (système Berthell), et par exception en chêne naturel. Leurs dimensions ordinaires sont de $2^m$,60 × $0^m$,26 × $0^m$,13, et de $2^m$,60 × $0^m$,28 × $0^m$,14.

Le prix moyen par traverse ou bille a été le même, en 1866 et en 1865, pour le chêne non préparé (fr. 5-53). La bille préparée au créosote est revenue à fr. 4-15 ; son prix moyen avait été de fr. 4-32 en 1865, et fr. 4-72 en 1864.

La durée moyenne des billes ôtées de la voie était de 10.56 années en 1866 (12 années pour le chêne et 8.06 années pour les autres essences).

---

## Matériel des transports (voitures).

Le tableau de la page suivante montre qu'en 1866 l'État dispose de 1,446 véhicules de plus qu'en 1865.

A partir du 1er janvier 1862 jusqu'à la fin de 1866, il a été mis en service, compensation et déduction faites des véhicules démolis, 3,743 voitures en extension du matériel, savoir : 3,054 pour le service des marchandises, 670 pour les voyageurs, et 19 pour services divers, soit un accroissement moyen de 749 voitures par année.

Les parcours faits *à vide* avaient, en 1864 et 1865, absorbé 19.10 p. c. du mouvement total ; cette proportion est descendue à 12.67 p. c. en 1866.

La recette nette a été de 0.10657 fr. par voiture-kilomètre chargée en 1866 ; elle était de 0.1526 fr. en 1865.

La composition moyenne des trains pris dans leur ensemble ressort à 17,117 voitures pour 1866 ; elle était de 17,594 en 1865.

Le train-kilomètre a donné comme recette nette : 1.59306 fr. en 1866 et 2.16496 fr. en 1865.

**Situation des voitures et waggons de l'État au 1er janvier 1867.**

*(Voir page 171 du premier Annuaire.)*

| DÉSIGNATION. | NOMBRE DE VÉHICULES | | | | Capacités. (1) |
|---|---|---|---|---|---|
| | Au 1er janvier | | Différence pour 1867. | | |
| | 1867. | 1866. | en plus. | en moins | |
| *Voitures des trains de voyag. :* | | | | | Places. |
| A voyageurs | 1 255 | 1 135 | 120 | » | 46 746 |
| A bagages et à petit. marchand. | 495 | 417 | 78 | » | » |
| A équipages et boxes | 120 | 126 | » | 6 | » |
| Porte-ambulants | 43 | 43 | » | » | » |
| Cellulaires | 9 | 7 | 2 | » | » |
| TOTAUX. | 1 922 | 1 728 | 200 | 6 | 46 746 |
| *Trains de marchand., waggons :* | | | | | Tonnes. |
| Fermés | 1 877 | 1 681 | 196 | » | 15 300 |
| Plats | 1 452 | 1 286 | 166 | » | 12 700 |
| A charbon | 6 124 | 5 202 | 922 | » | 52 700 |
| A coke | 130 | 149 | » | 19 | 1 155 |
| A chaux | 21 | 26 | » | 5 | 105 |
| Waggons à marchan. prop. dits. | 9 604 | 8 344 | 1 284 | 24 | 81 960 |
| Waggons à chevaux et bestiaux. | 288 | 323 | » | 35 | |
| Tapissières | 39 | 39 | » | » | |
| TOTAUX. | 9 931 | 8 706 | 1 284 | 59 | |
| *Waggons de service pour :* | | | | | |
| La route | 268 | 234 | 34 | » | |
| Les ateliers | 31 | 33 | » | 2 | |
| Les plans inclinés | 22 | 27 | » | 5 | |
| Secours | 31 | 31 | » | » | |
| TOTAUX. | 352 | 325 | 34 | 7 | |
| TOTAUX GÉNÉRAUX. | 12 205 | 10 759 | 1 518 | 72 | |
| Différence au 1er janvier 1867. | + 1 446 | | + 1 446 | | |
| *Situation du matériel :* | | | | | |
| En bon état | 11 360 | 10 467 | 893 | » | |
| En réparation | 725 | 232 | 493 | » | |
| En parachèvement | 120 | 60 | 60 | » | |
| En construction (renouvellem.). | » | 39 | » | 39 | |
| Id. (extension). | 245 | 60 | 185 | » | |
| TOTAUX GÉNÉRAUX. | 12 450 | 10 858 | 1 631 | 39 | |

(1) Au 1er janvier 1866, le nombre de places disponibles était de 41,450 et la capacité en tonnes par marchandises proprement dites était de 67,038.

### Situation des locomotives au 1er janvier 1867.

(Voir page 169 du premier *Annuaire*.)

| | | |
|---|---|---|
| Locomotives reçues jusqu'au 1er janvier 1866 . . . | = 420 | 452 |
| Id. id. en 1866 . . . . . . . . . . . | = 32 | |
| Id. démolies jusqu'au 1er janvier 1866 . . . | = 114 | 129 |
| Id. id. en 1866. . . . . . . . . . | = 15 | |
| Nombre de locomotives restant au 1er janvier 1867. . . | | 323 |

| DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT. | | LOCOMOTIVES en bon état. | en réparation. | en construction. Renouvellemt. | en construction. Extension. |
|---|---|---|---|---|---|
| Année 1865. | Locomotives à 1 paire de roues motrices . . | 40 | 10 | » | » |
| | Locom. à 2 paires de roues mot. de plus de 1m,65 de diam. | 64 | 17 | 9 | » |
| | Locom. à 2 paires de roues mot. de moins id. . | 13 | 6 | » | » |
| | Locomotives à 3 paires de roues motrices. . | 96 | 18 | 12 | » |
| | Id. de gare. . . . . . . . . | 37 | 5 | » | 2 |
| | Situation au 1er janvier 1866. . . | 250 | 56 | 21 | 2 |
| Année 1866. | Locomotives à 1 paire de roues motrices . . | 38 | 7 | » | » |
| | Locom. à 2 paires de roues mot. de plus de 1m,65 de diam. | 76 | 16 | 10 | 10 |
| | Locom. à 2 paires de roues mot. de moins id. . | 11 | 2 | » | » |
| | Locomotives à 3 paires de roues motrices. . | 113 | 16 | 9 | 15 |
| | Id. de gare. . . . . . . . . | 39 | 5 | 1 | 18 |
| | Situation au 1er janvier 1867. . . | 277 | 46 | 20 | 43 |
| | Différence au 1er janvier 1867. . . | + 27 | — 10 | — 1 | + 41 |
| *Tenders*, situation au 1er janvier 1866. . . . . | | 249 | 28 | » | 8 |
| Id. id. id. 1867. . . . . | | 263 | 26 | » | » |
| Différence au 1er janvier 1867. . . | | + 14 | — 2 | » | — 8 |

La force moyenne des locomotives est de 132.433 chevaux-vapeur en 1866; elle était de 127.85 chevaux-vapeur en 1865 par unité.

En 1866, l'exploitation disposait de 40 machines à vapeur diverses, ayant ensemble une force de 667 chevaux-vapeur. En 1865, on avait 34 machines, représentant 609 chevaux-vapeur.

En 1866, les locomotives en réparation représentaient 17.34 p. c. de leur nombre total; la proportion correspondante était de 18.30 p. c. en 1865 et de 19.41 p. c. en 1864.

Chaque locomotive-kilomètre remorquant une charge correspond à 14.78 voitures chargées en 1866; la moyenne était de 13.87 en 1865.

La recette par locomotive-kilomètre, qui était de 2.115 fr. en 1865, est descendue à 1.5748 fr. en 1866.

Au 1er janvier 1868, l'État possédait 384 locomotives, dont 55 en réparation.

**Matériel de traction. — Dépôts. — Machinistes.** (Au 1er janvier 1867.)

**N° II.**

| CHEMINS DE FER. | NOMBRE DE LOCOMOTIVES (A) à voyageurs et mixtes. | à marchandises et à fortes rampes. | pour manœuvres de gares. | TOTAL. | par kilomètre exploité. | en service ou en dépôt. | en réparation ou à réparer. | Force approximat. des locomotives en chev.-vap. TOTALE. | moyenne par locomotive. | Dépôts. — Nombre. | Machinistes. Nombre. | Salaire moyen par jour. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') | 150 | 129 | 44 | (1) 323 | 0,409 | 277 | (2) 46 | 42 776 | 133 | 21 | 341 | 3,80 à 5 fr. |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 5 | 7 | 6 | 18 | 0,194 | » | » | 3 870 | 215 | 2 | 9 | 3,12 |
| Anvers à Gand par St-Nicolas et Lokeren | 9 | » | » | 9 | 0,180 | 9 | (3) » | (4) 345 | 38 | 1 | 7 | 2,92 |
| Bruges à Blankenberghe | 2 | » | » | 2 | 0,133 | 2 | (3) » | (5) 400 | 200 | 1 | 2 | 2,50 |
| Centre et Baume à Marchienne | 10 | 18 | (6) 8 | (7) 36 | 0,474 | 33 | 3 | 2 936 | (8) 80 | 5 | 26 | 4,63 |
| Chimay | 5 | » | » | 5 | 0,085 | 4 | 1 | 800 | 200 | 1 | 3 | 4,40 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 7 | » | » | 7 | 0,146 | 7 | (3) » | 331 | 47 | 1 | 5 | 4,25 |
| Grand-Central Belge | 30 | 65 | 12 | (9) 107 | 0,243 | 75 | 32 | » | » | 17 | 83 | 5,33 |
| Manage-Wawre-Piéton | 3 | 5 | » | 8 | (10) 0,157 | 8 | » | » | » | 2 | 5 | 4,25 |
| Liége à Maestricht | 3 | 2 | » | (11) 5 | 0,167 | 3 | 2 | 1 000 | 200 | 2 | 4 | 4,50 |
| Lierre à Turnhout | 4 | » | » | 4 | 0,108 | 3 | 1 | (12) 320 | 80 | 1 | 2 | 5,00 |
| Luxembourg (grande Comp. du) | 27 | 50 | 2 | (13) 79 | 0,288 | 64 | 15 | » | » | 4 | 60 | 3,20 à 5,00 |
| Pepinster à Spa | 3 | » | » | 3 | 0,250 | 3 | (3) » | 450 | 150 | 1 | 3 | 4,75 |
| Totaux et moyennes | 108 | 147 | 28 | 283 | 0,221 | » | » | » | » | 38 | 209 | » |
| Société anonyme d'exploitation | 39 | 15 | » | (14) 54 | 0,174 | » | » | » | » | » | » | » |
| Charleroy à la frontière de France | » | 35 | 1 | 36 | 1,161 | 28 | 8 | (15) | » | 2 | 24 | 9,18 |
| Liége à Namur et à Givet | 27 | 28 | 3 | 58 | 0,460 | 47 | 11 | (16) | » | 5 | 38 | 6,97 |
| Mons à Hautmont et St-Ghislain | 7 | 10 | 5 | 22 | 0,478 | 21 | 1 | 3 140 | 143 | 2 | 17 | 4,07 |
| Totaux et moyennes | 34 | 73 | 9 | 116 | 0,571 | 96 | 20 | » | » | 9 | 79 | » |
| Totaux et moyennes générales | 331 | 364 | 81 | 776 | 0,312 | » | » | » | » | 68 | 629 | » |

(A) Jours-locomotives en réparation ou à réparer : Centre 1,828 ; Eecloo à Bruges, Eecloo à Gand 372 ; Jonction de l'Est 1,098.

**Service des locomotives et des machinistes. —**

N° III.

| CHEMINS DE FER. | Parcours kilométrique des locomotives et des machinistes — avec des trains. | réserve et manœuvres. | à vide. | TOTAL. | en moyenne par — locomotive. | machiniste. | kilomètre exploité. | Nombre d'heures de service des locomotives avec des trains (A) — en service de trains. | en manœuvres. | en stationnement. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l'). | (1) 10 356 928 | 1 893 308 | 212 025 | 12 462 261 | 38 583 | 36 546 | 15 775 | (2) | (2) | (2) |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 369 001 | 1 757 | 9 296 | (4) 380 054 | 21 114 | 42 228 | 4 087 | » | » | » |
| Anvers à Gand par St-Nicolas et Lokeren | 318 966 | (5) | 935 | 319 901 | 35 545 | 45 700 | 6 398 | » | » | 12 1 |
| Bruges à Blankenberghe | 46 000 | 6 286 | » | (7) 52 286 | 26 143 | 26 143 | 3 486 | » | 830 | 2 0 |
| Centre et Baume à Marchienne | 615 600 | 185 400 | 653 | (8) 801 653 | 22 268 | 30 833 | 10 548 | 43 800 | 37 500 | 29 2 |
| Chimay | 114 435 | (9) 20 083 | » | (10) 134 518 | 26 904 | 44 839 | 2 280 | 5 840 | 1 463 | 2 1 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 222 938 | 4 999 | 61 | 227 998 | 32 571 | 45 600 | 4 750 | 7 223 | 1 666 | 9 1 |
| Grand-Central Belge | 2 221 349 | 513 535 | 12 335 | (11) 2 747 219 | 25 675 | 33 099 | 5 747 | » | » | » |
| Manage à Wavre | 186 951 | 37 446 | » | 224 397 | 31 574 | 50 519 | 5 473 | 16 739 | 4 281 | » |
| Manage à Piéton | 22 834 | 5 364 | » | (12) 28 198 | | | 2 820 | 5 641 | 563 | » |
| Liége à Maestricht | 154 024 | 15 718 | 1 451 | 171 193 | 34 238 | 42 798 | 5 706 | 4 348 | 3 143 | 10 7 |
| Lierre à Turnhout | 111 004 | 49 632 | 174 | 160 810 | 40 203 | 80 405 | 4 346 | » | 8 272 | » |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Lignes anciennes | 2 512 387 | 115 615 | » | 2 628 002 | | | (13) 12 000 | » | » | » |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Lignes de l'Ourthe | 156 089 | 17 343 | » | 173 432 | 36 797 | 48 450 | 4 955 | » | » | » |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Grand-Ducale | 105 567 | » | » | 105 567 | | | 5 278 | » | » | » |
| Pepinster à Spa | 64 082 | » | » | (15) 64 082 | 21 361 | 21 361 | 5 340 | » | » | » |
| Totaux et moyennes | 7 221 227 | 973 178 | 24 905 | 8 219 310 | 29 043 | 39 327 | 6 721 | » | » | » |
| Charleroi à la frontière de France | 916 189 | 103 103 | 2 694 | (17) 1 021 986 | 28 388 | 42 583 | 32 967 | » | 17 184 | 2 |
| Liége à Namur et à Givet | 1 099 676 | 256 293 | 21 699 | (18) 1 377 668 | 23 753 | 36 254 | 10 934 | » | 42 718 | 26 |
| Mons à Hautmont et St-Ghislain | 261 941 | 52 568 | 7 733 | (19) 322 242 | 14 647 | 18 955 | 7 005 | 22 995 | 8 037 | 10 |
| Totaux et moyennes | 2 277 806 | 411 964 | 32 126 | 2 721 896 | 23 464 | 34 454 | 13 408 | » | 67 939 | 46 |
| Totaux et moyennes générales | 19 855 961 | 3 278 450 | 269 056 | 23 403 467 | 32 415 | 37 207 | 10 514 | » | » | |

(A) Le nombre d'heures de service des locomotives pour la réserve : 1° en service de trains; 2° en manœuvres; 3° stationnement, a été de : 1,460, 4,745 et 365 heures pour la Compagnie du Centre et de Baume à Marchienne; de 547, 3.[illegible] et 2,738 heures pour la Compagnie de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.

**Combustible consommé. — Année 1866.**

| Nombre de kilomètres attribués par heure de manœuvres | Rapport p. c. des manœuvres de gare au parcours TOTAL. | Allumage des LOCOMOTIVES. Nombre TOTAL. | Parcours moyen par allumage. | COMBUSTIBLE MINÉRAL CONSOMMÉ. Coke. — Tonnes. | Briquettes. — Tonnes. | Charbon menu. — Tonnes. | Charbon gailleteux. — Tonnes. | TOTAL, y compris l'allumage. — Tonnes. | Par locomot.-kilom. (kilogramme) en 1866. | Par locomot.-kilom. (kilogramme) en 1865. | Par locomotive-train-kilomètre en 1866 (kilog.). |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| » | » | 63 875 | 195 | » | 33 342,8 | 63 225,8 | 53 785,4 | 150 354,0 | 12,06 | 14,21 | 14,52 |
| » | » | » | » | 3,8 | 4 417,0 | » | 544,5 | 4 965,3 [6] | 13,06 | 13,06 | 13,46 |
| » | » | 1 521 | 201 | » | 1 952,0 | » | » | 1 952,0 | 6,10 | 5,88 | 6,12 |
| 12 | » | 365 | 143 | » | 526,6 | 26,0 | » | 552,6 | 10,57 | 10,99 | 12,01 |
| 6 | 35,00 | 4 428 | 181 | » | 2 580,7 | 7 478,2 | » | 10 058,9 | 12,55 | 11,63 | 16,36 |
| 4 | » | 864 | 156 | » | » | 1 383,1 | » | 1 383,1 | 10,28 | 11,04 | 12,09 |
| 5 | » | 1 174 | 190 | » | 1 828,1 | » | » | 1 828,1 | 8,02 | 7,97 | 8,20 |
| 6 | » | 18 429 | 149 | » | » | 37 608,9 | » | 37 608,9 | 13,69 | 12,82 | 16,94 |
| 10 | 16,00 | 1 460 | 173 | » | 2 221,5 | » | » | 2 221,5 | 9,90 | 11,07 | 12,88 |
| | 20,00 | | | » | 480,5 | » | » | 480,5 | 15,08 | | |
| 5 | » | 1 170 | 146 | » | » | 1 146,0 | 234,0 | 1 380,0 | 8,06 | 8,88 | 8,96 |
| 6 | » | 750 | 210 | 157,2 | 986,3 | » | 50,1 | 1 193,6 | 7,42 | 9,08 | 10 75 |
| 7 | » | 17 885 | 162 | 539,0 | 34 292,4 | 12 373,8 | » | 47 205,2 | 17,96 | 15,97 | 18,79 |
| 5 | » | | | 36,3 | 2 276,4 | 821,6 | » | 3 134,3 | 18,07 | | 20,08 |
| » | » | | | 21,2 | 1 367,2 | 493,0 | » | 1 881,4 | 17,91 | | 17,91 |
| » | » | 730 | 87 | (16) | » | » | » | » | » | 18,59 | » |
| » | » | [20] 48 776 | [20] 161 | 757,5 | 52 928,7 | 61 330,6 | 828,6 | [21] 115 845,4 | [21] 14,20 | 12,83 | [21] 16,18 |
| » | » | 4 941 | 207 | » | 4 056,3 | 9 017,9 | » | 13 074,2 | 12,79 | 11,98 | 14,27 |
| » | » | 7 222 | 191 | » | » | 12 604,3 | » | 12 604,3 | 9,15 | 11,11 | 11,46 |
| 6 | » | 3 499 | 92 | » | » | 3 722,4 | » | 3 722,4 | 11,59 | 9,41 | 14,21 |
| » | » | 15 662 | 174 | » | 4 056,3 | 25 344,6 | » | 29 400,9 | 10,80 | 10,53 | 12,91 |
| » | » | [20] 28 313 | [20] 179 | 757,5 | 90 327,8 | 149 901,0 | 54 614,0 | [21] 295 600,3 | [21] 12,66 | 13,13 | [21] 14,93 |

**Matériel des transports. — Voyageurs ; jours-voitures. —**

N° IV.

| CHEMINS DE FER. | VOITURES A VOYAGEURS. | | | | WAGGONS A… | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de véhicules | | Nombre de places | | Nombre | |
| | TOTAL. | par kilomètre exploité. | disponibles | utilisées par jour-voiture. | TOTAL. | par kilomètre exploité. |
| État Belge (réseau exploité par l'). . . . . . . . | 1,255 | 1,589 | 46 746 | 25 | 495 | 0,627 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen. . . . . . | 24 | 0,258 | 1 238 | 45 | 9 | 0.097 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . . . | 40 | 0,800 | 1 612 | 32 | » | » |
| Bruges à Blankenberghe. . . . . . . . . . | 11 | 0,733 | 820 | 28 | 3 | 0,200 |
| Centre et Baume à Marchienne. . . . . . . . | 20 | (6) 0,370 | 700 | 63 | 12 | (6) 0,222 |
| Chimay . . . . . . . . . . . . . . . . | 10 | 0,169 | 365 | 22 | 6 | 0,102 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . . . . . . | 29 | 0,604 | 1 252 | 30 | 5 | 0,104 |
| Grand-Central Belge . . . . . . . . . . . | 159 | (9) 0,379 | 6 532 | 33 | 71 | (9) 0,169 |
| Manage-Wavre-Piéton. . . . . . . . . . . | 17 | 0,333 | 733 | 48 | 6 | 0,118 |
| Liége à Maestricht. . . . . . . . . . . . | 23 | 0,767 | 946 | 53 | 8 | 0,267 |
| Lierre à Turnhout . . . . . . . . . . . . | 12 | 0,324 | 480 | 33 | 6 | 0,162 |
| Luxembourg (grande Compagnie du) . . . . . . | 153 | 0,558 | 5 606 | 24 | 65 | 0,237 |
| Pepinster à Spa. . . . . . . . . . . . . | 6 | 0,500 | 360 | 96 | 2 | 0.167 |
| Totaux et moyennes. . . | 504 | (10) 0,441 | 20 644 | 34 | 193 | (11) 0,169 |
| Société anonyme d'exploitation. . . . . . . . | 118 | 0,381 | 4 330 | 43 | 41 | 0,132 |
| Charleroi à la frontière de France. . . . . . . | (12) » | » | » | » | » | » |
| Liége à Namur et à Givet . . . . . . . . . | 85 | 0,675 | 3 124 | 37 | 60 | 0,476 |
| Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain. . . . . . | 21 | 0,457 | 796 | 31 | 10 | 0,217 |
| Totaux et moyennes. . . | 106 | (13) 0,616 | 3 920 | 43 | 70 | (13) 0,407 |
| Totaux et moyenne générale. . . | 1,983 | (14) 0,811 | 75 640 | 29 | 799 | (14) 0,327 |

*N. B. Le nombre de véhicules en réparation ou à réparer* au 1er janvier 1867 était de : État belge, *voir* page 253. — Gand à Bruges par Eecloo, 3 marchandises. — Grand-Central, 18 voyageurs, 4 bagages, 217 marchandises. — Liége à Maestricht, 2 voyageurs, 1 bagage, 3 marchandises. — Lierre à Turnhout, 1 voyageur, 1 bagage, 2 marchandises. — Charleroi à la frontière de France, 6 marchandises. — Liége à Givet, 18 voyageurs, 11 bagages, 98 marchandises. — Mons à Hautmont, 1 voyageur, 6 marchandises.

*Le nombre de jours-véhicules en réparation ou à réparer* pendant l'année 1866 a été de : État Belge, le compte rendu ne

## …rchandises ; Jours-waggons. (Au 1er janvier 1867.)

| …GAGES. | WAGGONS A MARCHANDISES proprement dits. | | | | WAGGONS à équipages, chevaux et bestiaux. | | | TOTAL des véhicules de transport | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Capacité | Nombre | | Capacité en tonnes | | Nombre | | Capacité | | |
| en tonnes. | TOTAL. | par kilomètre exploité. | TOTAL. | utilisés par jour-wagg. | TOTAL. | par kilomètre exploité. | en tonnes. | Total général. | par kilomètre exploité. |
| » | (1) 9 643 | 12,206 | (2) 81 960 | 1,880 | 408 | 0,516 | » | (3) 11 801 | 14,938 |
| » | 346 | 3,720 | 1 911 | 2,611 | 32 | 0,344 | 142 | 411 | 4,419 |
| » | (4) 62 | 1,240 | 310 | 2,151 | 13 | 0,260 | » | 115 | 2,300 |
| 15 | 8 | 0,534 | 74 | 2,778 | » | » | » | (5) 22 | 1,467 |
| 88 | 1 480 | 19,474 | 12 721 | 2,406 | 10 | 0,132 | 100 | (7) 1 522 | 20,128 |
| 50 | 202 | 3,424 | 1 627 | 1,832 | 8 | 0,136 | 80 | (8) 226 | 3,831 |
| 25 | 57 | 1,188 | 286 | 1,939 | » | » | » | 91 | 1,896 |
| 710 | 3 309 | 7,503 | 26 519 | 2,779 | 204 | 0,463 | 1 893 | 3 743 | 8,514 |
| 30 | 421 | 8,255 | 3 206 | 1,760 | 20 | 0,392 | 150 | 464 | 9,098 |
| 80 | 159 | 5,300 | 1 582 | 2,782 | 2 | 0,066 | 10 | 192 | 6,400 |
| 30 | 20 | 0,541 | 100 | 2,941 | 11 | 0,297 | 55 | 49 | 1,324 |
| 570 | 2 104 | 7,679 | 18 304 | 1,519 | 120 | 0,438 | 1 140 | (10) 2 442 | 8,912 |
| » | 39 | 3,250 | 275 | 5,597 | » | » | » | 47 | 3,917 |
| » | 8 207 | 6,920 | 66 915 | 2,309 | 420 | 0,354 | 3 570 | 9 324 | 7,884 |
| » | 814 | 2,626 | 6 614 | 2,013 | 71 | 0,229 | 500 | 1 044 | 3,368 |
| » | 199 | 6,419 | 1 822 | 12,998 | » | » | » | 199 | 6,419 |
| » | 2 255 | 17,897 | 18 190 | 2,044 | 60 | 0,476 | 452 | 2 460 | 19,524 |
| » | 612 | 13,304 | 4 686 | 6,902 | 10 | 0,217 | 6 | 653 | 14,195 |
| » | 3 066 | 17,825 | 24 698 | 3,725 | 70 | 0,345 | 458 | 3 312 | 16,315 |
| » | 21 730 | 8,730 | 180 187 | 2,308 | 969 | 0,389 | 4 618 | 25 481 | 10,257 |

…donne pas ces renseignements. — Centre et Baume à Marchienne, 365 voyageurs, 365 bagages, 27,375 marchandises. — Gand à Bruges par Eecloo, 547 voyageurs, 80 bagages, 730 marchandises. — Jonction de l'Est, 75 voyageurs, 92 bagages, 1,825 marchandises. — Liége à Maestricht, 338 voyageurs, 90 bagages, 477 marchandises. — Lierre à Turnhout, 547 voyageurs, 360 bagages, 730 marchandises. — Charleroi à la frontière de France, 1,627 marchandises. — Liége à Givet, 4,368 voyageurs, 2,884 bagages, 18,937 marchandises. — Mons à Hautmont, 730 voyageurs, 300 bagages, 2,190 marchandises.

N° V. **Tableau de l'emploi et de la circulati(on)**

| CHEMINS DE FER. | ESPÈCE de MATÉRIEL. | MATÉRIEL DE CHAQUE ADMINISTRATI(ON) — sur ses lignes. Nombre de véhicules. | sur ses lignes. Kilomètres parcourus à charge. | sur ses lignes. Kilomètres parcourus à vide. | sur ses lignes. Kilomètres parcourus Total. | sur les lignes d(…) Nombre total de véhicules sortis. | sur les lignes d(…) Kilomètr(es parcourus) à charge. | sur les lignes d(…) Kilomètr(es parcourus) à vide. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État belge (réseau expl. par l') | (1) | » | » | » | 144 011 361 | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen. | à voyageurs | » | » | » | 224 860 | » | » | » |
| | à bagages | » | » | » | 92 674 | » | » | » |
| | à marchandises | » | » | » | 281 951 | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | à voyageurs | 11 | 170 100 | » | 170 100 | » | » | » |
| | à bagages | 2 | 46 000 | » | 46 000 | » | » | » |
| | à petites marchand. | 1 | 41 500 | » | 41 500 | » | » | » |
| | à gross. marchand. | 8 | 6 790 | 6 050 | 12 840 | » | » | » |
| Centre et Baume à Marchiennes. | toute espèce | (4) | 1 800 000 | 1 950 000 | 3 750 000 | 65 935 | 3 264 772 | 3 206 632 |
| Chimay | à voyageurs | » | » | » | » | 7 256 | 616 876 | 533 476 |
| | à marchandises | » | » | » | » | | | |
| Eecloo à Bruges et à Gand. | toute espèce | (5) | 631 732 | 106 343 | 738 075 | 1 416 | 102 340 | 94 857 |
| Grand-Central belge | à voyageurs | 159 | » | » | 4 666 473 | | | |
| | à bagages | 71 | » | » | 3 444 943 | 74 537 | » | » |
| | à marchandises | 3 521 | » | » | 12 249 698 | | | |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Piéton) | locomotives | » | » | » | » | » | » | » |
| | à voyag. et bagag. | » | » | » | » | » | » | » |
| | à marchandises | » | » | » | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht. | à bagages | 8 | 24 914 | 682 | 25 596 | » | 56 | 56 |
| | à marchandises | 159 | 35 345 | 30 958 | 66 303 | » | 207 085 | 139 693 |
| | à chev. et bestiaux. | 2 | 2 335 | 2 772 | 5 107 | » | 4 195 | 2 795 |
| Lierre à Turnhout | à voyageurs | 12 | 308 608 | 36 | 308 644 | » | » | » |
| | à bagages | 6 | 163 358 | 18 | 163 376 | » | » | » |
| | à marchandises | 20 | 32 403 | 14 946 | 47 349 | » | » | » |
| | à chev. et bestiaux. | 11 | 33 528 | 9 433 | 42 871 | » | » | » |
| | à équipages | » | » | » | » | » | » | » |
| Pepinster à Spa | divers | » | » | » | » | » | » | » |
| Charleroi à la frontière de France | à marchandises | 199 | » | » | 312 270 | » | 1 191 750 | 1 049 636 |
| Liége à Namur et Givet | à voyageurs | 85 | » | » | 2 817 804 | » | » | » |
| | à bagages | 60 | » | » | 2 114 217 | » | » | » |
| | à équipages | 2 | » | » | 507 | » | » | » |
| | à écuries | 58 | » | » | 163 046 | » | » | » |
| | à marchandises | 2 255 | » | » | 9 527 177 | » | » | » |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | à voyageurs | 21 | » | » | 223 986 | 1 800 | » | » |
| | à bagages | 10 | » | » | 177 129 | 751 | » | » |
| | à marchandises | 605 | » | » | 1 207 194 | 4 546 | » | » |

**…u matériel de transport en 1866.**

| …ant circulé — …inistrations en relation. — …rcourus — Total. | Nombre de jours — d'absence. | Nombre de jours — de retard. | Sommes reçues — pour parcours. | Sommes reçues — pour retards. | Matériel des administrations en relation. — Nombre total des véhicules entrés. | Kilomètres parcourus — à charge. | Kilomètres parcourus — à vide. | Kilomètres parcourus — Total. | Nombre de jours — en service ou de présence sur la ligne. | Nombre de jours — de retard. | Sommes payées — pour parcours. | Sommes payées — pour retards. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …6 932 447 | » | » | (2) | » | » | » | « | 31 237 325 | » | » | (2) | » |
| 5 522 | » | » | » | » | » | » | » | 25 690 | » | » | (3) | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 302 820 | » | » | » | » | | » | » | 312 152 | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 8 | 630 | » | 630 | 4 | » | 22 | » |
| » | » | » | » | » | 5 | 390 | » | 390 | 3 | » | 17 | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 786 | 12 912 | 10 024 | 22 936 | 874 | 18 | 460 | 54 |
| 6 471 404 | » | 7 152 | 13 268 | 21 456 | 62 176 | 1 069 078 | 1 015 498 | 2 084 576 | » | 12 708 | 39 253 | 37 916 |
| 1 150 352 | 28 713 | 1 909 | 24 812 | 5 727 | 32 | 5 128 | » | 5 128 | 72 | » | 154 | » |
| | | | | | 9 377 | 285 170 | 272 209 | 557 379 | 26 034 | 496 | 11 451 | 1 488 |
| 197 197 | 3 071 | 407 | 3 944 | 1 221 | 2 097 | 62 343 | 38 025 | 100 368 | 4 619 | 425 | 2 007 | 1 275 |
| 7 001 099 | » | 18 755 | 169 144 | 5 638 | 143 272 | » | » | 9 891 376 | » | 16 014 | 287 515 | 48 049 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 12 | » | » | 12 | » |
| 24 806 | » | (6) 480 | 744 | 1 440 | » | » | » | 23 668 | » | (6) 287 | 710 | 861 |
| 1 635 968 | » | | 32 719 | | » | | » | » | » | | » | |
| 112 | » | » | » | » | 18 | 46 | 46 | 92 | » | » | » | » |
| 366 778 | » | » | » | » | 17 224 | 70 498 | 57 934 | 128 432 | » | » | » | » |
| 6 990 | » | » | » | » | 189 | 613 | 581 | 1 194 | » | » | » | » |
| 137 870 | » | » | » | » | » | 108 022 | 228 | 108 250 | » | » | » | » |
| 66 776 | » | » | » | » | » | 46 304 | 76 | 46 380 | » | » | » | » |
| 59 115 | » | » | » | » | » | 197 508 | 66 687 | 264 295 | » | » | » | » |
| 35 449 | » | » | » | » | » | 1 524 | » | 1 524 | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | 346 | » | 346 | » | » | » | » |
| 178 054 | » | 173 | 1 561 | 519 | » | » | » | 156 358 | » | 223 | 3 272 | 669 |
| 2 241 386 | » | » | 47 309 | » | 103 163 | 3 019 770 | 2 618 678 | 5 638 448 | » | » | 151 345 | » |
| 216 | » | » | | | | | | | | | | |
| 30 821 | » | » | | | | | | | | | | |
| 182 | » | » | 10 276 | » | 104 702 | 6 827 660 | 2 697 100 | 9 524 760 | 248 419 | 33 023 | 237 716 | 102 664 |
| 175 690 | » | » | | | | | | | | | | |
| 7 752 016 | » | » | | | | | | | | | | |
| 228 751 | » | » | 9 150 | » | 40 | » | » | 1 080 | » | » | 43 | » |
| 102 062 | » | » | 3 062 | » | 11 | » | » | 552 | » | » | 17 | » |
| 548 349 | » | 123 jours et 120 h. | 9 967 | 399 | 32 613 | » | » | (7) 507 868 | » | 1 297 jours 4 772 h. | 19 887 | 5 059 |

N° V.

**Tableau de l'emploi et de la circulati**

| CHEMINS DE FER. | ESPÈCE de MATÉRIEL. | MATÉRIEL DE CHAQUE ADMINISTRATI — sur ses lignes. — Nombre de véhicules. | Kilomètres parcourus — à charge. | à vide. | TOTAL. | sur les lignes — Nombre total de véhicules sortis. | Kilomè — à charge. | à vide. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État belge (réseau expl. par l') | (1) | » | » | » | 144 011 361 | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | à voyageurs | » | » | » | 224 860 | » | » | » |
| | à bagages | » | » | » | 92 674 | » | » | » |
| | à marchandises | » | » | » | 281 951 | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | à voyageurs | 11 | 170 100 | » | 170 100 | » | » | » |
| | à bagages | 2 | 46 000 | » | 46 000 | » | » | » |
| | à petites marchand. | 1 | 41 500 | » | 41 500 | » | » | » |
| | à gross. marchand. | 8 | 6 790 | 6 050 | 12 840 | » | » | » |
| Centre et Baume à Marchiennes | toute espèce | (4) | 1 800 000 | 1 950 000 | 3 750 000 | 65 935 | 3 264 772 | 3 206 63 |
| Chimay | à voyageurs | » | » | » | » | 7 256 | 616 876 | 533 47 |
| | à marchandises | » | » | » | » | | | |
| Eecloo à Bruges et à Gand | toute espèce | (5) | 631 732 | 106 343 | 738 075 | 1 416 | 102 340 | 94 85 |
| Grand-Central belge | à voyageurs | 159 | » | » | 4 666 473 | 74 537 | » | » |
| | à bagages | 71 | » | » | 3 444 943 | | | |
| | à marchandises | 3 521 | » | » | 12 249 698 | | | |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Piéton) | locomotives | » | » | » | » | » | » | » |
| | à voyag. et bagag. | » | » | » | » | » | » | » |
| | à marchandises | » | » | » | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | à bagages | 8 | 24 914 | 682 | 25 596 | » | 56 | 5 |
| | à marchandises | 159 | 35 345 | 30 958 | 66 303 | » | 207 085 | 159 69 |
| | à chev. et bestiaux | 2 | 2 335 | 2 772 | 5 107 | » | 4 195 | 2 79 |
| Lierre à Turnhout | à voyageurs | 12 | 308 608 | 36 | 308 644 | » | » | » |
| | à bagages | 6 | 163 358 | 18 | 163 376 | » | » | » |
| | à marchandises | 20 | 32 403 | 14 946 | 47 349 | » | » | » |
| | à chev. et bestiaux | 11 | 33 528 | 9 433 | 42 871 | » | » | » |
| | à équipages | » | » | » | » | » | » | » |
| Pepinster à Spa | divers | » | » | » | » | » | » | » |
| Charleroi à la frontière de France | à marchandises | 199 | » | » | 312 270 | » | 1 191 750 | 1 049 63 |
| Liége à Namur et Givet | à voyageurs | 85 | » | » | 2 817 804 | » | » | » |
| | à bagages | 60 | » | » | 2 114 217 | » | » | » |
| | à équipages | 2 | » | » | 507 | » | » | » |
| | à écuries | 58 | » | » | 163 046 | » | » | » |
| | à marchandises | 2 255 | » | » | 9 527 177 | » | » | » |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | à voyageurs | 21 | » | » | 223 986 | 1 800 | » | » |
| | à bagages | 10 | » | » | 177 129 | 751 | » | » |
| | à marchandises | 605 | » | » | 1 207 194 | 4 546 | » | » |

**… matériel de transport en 1866.**

| …ANT CIRCULÉ — …inistrations en relation. — …courus | | | | | MATÉRIEL DES ADMINISTRATIONS EN RELATION. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …courus | Nombre de jours | | Sommes reçues | | Nombre total des véhicules entrés. | Kilomètres parcourus | | | Nombre de jours | | Sommes payées | |
| TOTAL. | d'absence. | de retard. | pour parcours. | pour retards. | | à charge. | à vide. | TOTAL. | en service ou de présence sur la ligne. | de retard. | pour parcours. | pour retards. |
| …932 447 | » | » | (2) | » | » | » | « | 31 237 325 | » | » | (2) | » |
| 5 522 | » | » | » | » | » | » | » | 25 690 | » | » | (3) | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| …02 820 | » | » | » | » | | » | » | 312 152 | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 8 | 630 | » | 630 | 4 | » | 22 | » |
| » | » | » | » | » | 5 | 390 | » | 390 | 3 | » | 17 | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 786 | 12 912 | 10 024 | 22 936 | 874 | 18 | 460 | 54 |
| 6 471 404 | » | 7 152 | 13 268 | 21 456 | 62 176 | 1 069 078 | 1 015 498 | 2 084 576 | » | 12 708 | 39 253 | 37 916 |
| 1 150 352 | 28 713 | 1 909 | 24 812 | 5 727 | 32 | 5 128 | » | 5 128 | 72 | » | 154 | » |
| | | | | | 9 377 | 285 170 | 272 209 | 557 379 | 26 034 | 496 | 11 451 | 1 488 |
| 197 197 | 3 071 | 407 | 3 944 | 1 221 | 2 097 | 62 343 | 38 025 | 100 368 | 4 619 | 425 | 2 007 | 1 275 |
| 7 001 099 | » | 18 755 | 169 144 | 5 638 | 143 272 | » | » | 9 891 376 | » | 16 014 | 287 515 | 48 049 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 12 | » | » | 12 | » |
| 24 806 | » | (6) 480 | 744 | 1 440 | » | » | » | 23 668 | » | (6) 287 | 710 | 861 |
| 1 635 968 | » | | 32 719 | | » | | » | » | » | | » | |
| 112 | » | » | » | » | 18 | 46 | 46 | 92 | » | » | » | » |
| 366 778 | » | » | » | » | 17 224 | 70 498 | 57 934 | 128 432 | » | » | » | » |
| 6 990 | » | » | » | » | 189 | 613 | 581 | 1 194 | » | » | » | » |
| 137 870 | » | » | » | » | » | 108 022 | 228 | 108 250 | » | » | » | » |
| 66 778 | » | » | » | » | » | 46 304 | 76 | 46 380 | » | » | » | » |
| 59 115 | » | » | » | » | » | 197 508 | 66 687 | 264 295 | » | » | » | » |
| 35 449 | » | » | » | » | » | 1 524 | » | 1 524 | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | 346 | » | 346 | » | » | » | » |
| 178 054 | » | 173 | 1 561 | 519 | » | » | » | 156 358 | » | 223 | 3 272 | 669 |
| 2 241 386 | » | » | 47 309 | » | 103 163 | 3 019 770 | 2 618 678 | 5 638 448 | » | » | 151 345 | » |
| 216 | » | » | | | | | | | | | | |
| 30 821 | » | » | | | | | | | | | | |
| 182 | » | » | 10 276 | » | 104 702 | 6 827 660 | 2 697 100 | 9 524 760 | 248 419 | 33 023 | 237 716 | 102 664 |
| 175 690 | » | » | | | | | | | | | | |
| 7 732 016 | » | » | | | | | | | | | | |
| 228 751 | » | » | 9 150 | » | 40 | » | » | 1 080 | » | » | 43 | » |
| 102 062 | » | » | 3 062 | » | 11 | » | » | 552 | » | » | 17 | » |
| 548 349 | » | 123 jours et 120 h. | 9 967 | 399 | 32 613 | » | » | (7) 507 868 | » | 1 297 jours 4 772 h. | 19 887 | 5 059 |

**Nombre, composition et parco**

N° VI.

| CHEMINS DE FER. | NOMBRE DE TRAINS de voyageurs. | NOMBRE DE TRAINS mixtes. | NOMBRE DE TRAINS de marchandises. | NOMBRE DE TRAINS Total. | NOMBRE DE TRAINS Moyenne par jour. | NOMBRE MOYEN de véhicules par train de voyageurs. | NOMBRE MOYEN de véhicules par train mixtes. | NOMBRE MOYEN de véhicules par train de marchandises. | Longue… moyenn… exploité… |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') | » | » | » | (1) | » | » | » | » | 7[illegible] |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | (3) 3 117 | 215 | 5 028 | 8 360 | 23 | 5 | 5 | 42 | 93 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 5 527 | » | 836 | 6 363 | 17 | 5 | 7 | 10 | 50 |
| Bruges à Blankenberghe | 492 | 2 515 | » | 3 007 | 8 | 7 | 8 | » | 15 |
| Centre et Baume à Marchienne | 10 176 | 1 111 | 25 716 | 37 003 | 101 | 5 | 15 | 33 | 76 |
| Chimay (5) | » | 2 190 | 23 | 2 213 | 6 | » | 18 | » | 59 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 2 920 | 1 260 | 930 | 5 110 | 14 | 6 | 9 | 21 | 48 |
| Grand-Central Belge | 17 155 | 14 600 | 39 420 | 71 175 | 195 | 5 | 8 | 10 à 50 | (6) 441 |
| Manage-Wavre | 3 680 | » | 2 129 | 5 809 | 16 | 5 | » | 21 | 41 |
| Manage-Piéton | 273 | » | 2 118 | 2 391 | 7 | | | | 10 |
| Liége à Maestricht | 4 258 | » | 1 825 | 6 083 | 17 | 10 | » | 20 | 30 |
| Liége à Turnhout (9) | 2 190 | 368 | 362 | 2 920 | 8 | 6 | 13 | 9 | 37 |
| Luxembourg (Gde Cie du) Lignes anciennes | » | » | » | » | » | » | » | » | 219 |
| Luxembourg (Gde Cie du) » de l'Ourthe | » | » | » | » | » | » | » | » | 35 |
| Luxembourg (Gde Cie du) » Grand-Ducale | » | » | » | » | » | » | » | » | 20 |
| Pepinster à Spa | 3 285 | » | 1 460 | 4 745 | 13 | 10 | » | 10 | 12 |
| Totaux et moyennes | 53 073 | 22 259 | 79 847 | 155 179 | 425 | » | » | » | 1 186 |
| Charleroi à la frontière de France | 4 695 | » | 17 425 | 22 120 | 61 | » | » | » | 31 |
| Liége à Namur et à Givet | 12 229 | » | 16 646 | 28 875 | 79 | 8 | » | 21 | 126 |
| Mons à Hautmont et St-Ghislain | 2 700 | 365 | 38 128 | 41 193 | 113 | » | » | » | 46 |
| Totaux et moyennes | 19 624 | 365 | 72 199 | 92 188 | 253 | » | » | » | 203 |
| Totaux et moyennes générales | 72 697 | 22 624 | 152 046 | 247 367 | 678 | » | » | » | 2 17[illegible] |

**des trains en 1866.**

| PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS | | | | | | | PARCOURS MOYEN des trains | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| de voyageurs | | mixtes. | de marchandises. | Total. | par kilomètre de voie. | service, balast, etc. | de voyageurs. | mixtes. | de marchandises. | en général. |
| express. | ordinaires. | | | | | | | | | |
| 1 007 966 | 4 563 968 | » | 4 666 287 | (2) 10 238 221 | 12 960 | » | » | » | » | » |
| 47 809 | 178 590 | » | 142 602 | 369 001 | 3 968 | » | 67 | » | 28 | 44 |
| » | 276 350 | » | 41 810 | 318 160 | 6 363 | 810 | 50 | » | 50 | 50 |
| 7 380 | » | 37 725 | » | 45 105 | 3 007 | » | 15 | 15 | » | 15 |
| » | 196 880 | 25 553 | 225 500 | (4) 447 933 | 5 743 | 1 980 | 19 | 23 | 88 | 12 |
| » | » | 113 249 | 1 401 | 114 650 | 1 879 | 1 412 | » | 51 | 60 | 52 |
| 78 720 | 78 720 | 31 088 | 34 410 | 222 938 | 4 645 | » | 48 | 24 | 37 | 44 |
| » | 804 610 | 353 931 | 987 472 | (7) 2 146 013 | (6) 4 866 | » | 46 | 25 | 25 | 30 |
| » | 106 845 | » | 80 106 | 186 951 | 4 559 | » | 29 | » | 37 | 32 |
| » | 3 980 | » | 18 854 | (8) 22 834 | 2 283 | » | 14 | » | 8 | 10 |
| » | 109 312 | » | 61 881 | 171 193 | 5 706 | » | 26 | » | 33 | 28 |
| » | 83 220 | 13 984 | 13 756 | 110 960 | 2 991 | » | 38 | 38 | 38 | 38 |
| » | » | » | » | 2 644 709 | 12 077 | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 175 725 | 5 021 | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 105 567 | 5 228 | » | » | » | » | » |
| » | 36 637 | » | 16 939 | (10) 53 576 | 4 465 | » | 11 | » | 12 | 11 |
| 133 909 | 1 875 144 | 575 530 | 1 624 731 | 7 135 405 | 6 016 | 4 202 | 38 | 25 | 20 | 27 |
| » | 136 074 | » | 219 311 | 355 385 | 11 464 | » | 29 | » | 12 | 16 |
| » | 539 250 | » | 697 244 | 1 236 494 | 9 813 | » | 44 | » | 40 | 42 |
| 23 248 | 35 582 | 2 555 | 259 700 | 321 085 | 6 980 | 1 157 | 22 | 7 | 6 | 8 |
| 23 248 | 710 906 | 2 555 | 1 176 255 | 1 912 964 | 9 423 | 1 157 | 37 | 7 | 16 | 21 |
| 1 165 123 | 7 150 018 | 578 085 | 7 467 273 | 19 286 590 | 8 851 | 5 359 | » | » | » | » |

**Mouvement des transports**

N° VII.

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Nombre TOTAL. |
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | 548 365 | 1 244 354 | 8 014 587 | 218 506 | 10 025 812 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 6 593 | 53 617 | 221 695 | 8 571 | 290 476 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 24 847 | 175 451 | 243 153 | 23 633 | (4) 467 084 |
| Bruges à Blankenberghe | 7 287 | 25 077 | 66 569 | » | 98 933 |
| Centre et Baume à Marchienne | 4 496 | 26 758 | 282 105 | » | 313 359 |
| Chimay | 1 378 | 6 877 | 67 825 | » | 76 080 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 7 527 | 114 891 | 191 106 | » | 313 524 |
| Grand-Central Belge | 39 741 | 180 639 | 1 358 442 | » | (7) 1 578 825 |
| Manage à Wavre | 4 915 | 49 129 | 188 666 | » | 242 710 |
| Manage à Piéton | 21 | 149 | 318 | » | 488 |
| Liége à Maestricht | 15 812 | 62 541 | 355 750 | » | 434 103 |
| Lierre à Turnhout | 539 | 5 353 | 51 839 | » | 57 731 |
| Luxembourg { Ancien réseau | 50 075 | 200 534 | 679 037 | » | 929 646 |
| Luxembourg { Ligne de l'Ourthe | 4 901 | 15 712 | 87 151 | » | 107 764 |
| Pepinster à Spa | 1 991 | 5 497 | 46 030 | 7 556 | 61 074 |
| Totaux | 170 126 | 922 225 | 3 839 686 | 39 760 | 4 971 797 |
| Société anonyme d'exploitation. { Service intérieur | 43 737 | 266 765 | 1 264 533 | » | 1 575 035 |
| Société anonyme d'exploitation. { Service commun | 2 649 | 10 365 | 39 912 | » | 52 926 |
| Totaux (9) | 46 386 | 277 130 | 1 304 445 | » | 1 627 961 |
| Charleroi à la frontière de France | 5 503 | 35 725 | 179 011 | » | 220 239 |
| Liége à Namur et à Givet | 72 926 | 189 616 | 811 443 | » | 1 073 985 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | 7 984 | 33 881 | 121 018 | 1 830 | 164 713 |
| Totaux | 86 413 | 259 222 | 1 111 472 | 1 830 | 1 458 937 |
| Totaux généraux | 851 290 | 2 702 931 | 14 270 190 | 260 096 | 18 084 507 |

**en service intérieur. — Année 1866.**

| BAGAGES TAXÉS au minimum. — Nombre d'expéditions | BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux. | Finances. — Nombre de 1,000 fr. taxés. | Équipages. — Nombre taxé. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse. | Petite vitesse. 1re catégorie. | Petite vitesse. 2e catégorie. | Petite vitesse. 3e catégorie. | Total. | Nombre total de têtes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 75 670 | 55 076 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 4 765 | » | 1 | » | » | » | » | » | (2) 10 117 |
| » | 5 218 | » | » | » | » | » | » | » | (4) 30 971 |
| » | 458 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 2 151 | 38 | 235 | » | » | 6 | 16 | 105 | 127 | » |
| » | 626 | 1 393 | 3 | » | » | » | » | » | 200 |
| 2 337 | 116 | 1 906 | » | » | 205 | 265 | 1 266 | 1 736 | » |
| 11 884 | 10 680 | 7 250 | 52 | » | » | » | » | » | 47 306 |
| 2 236 | 762 | 204 | » | » | 36 | 17 | 44 | 97 | » |
| 6 | 40 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 11 979 | 1 294 | 2 | 107 | » | » | » | (8) 217 | » |
| 620 | 397 | 410 | » | » | 55 | 20 | 30 | 105 | » |
| 10 069 | 7 864 | 829 | 27 | 280 | 474 | 386 | 3 422 | 4 562 | » |
| 997 | 717 | 375 | » | 2 | 10 | 11 | 36 | 59 | » |
| 21 070 | 125 | 189 | » | 12 | 1 | 1 | 67 | 81 | » |
| 51 870 | 43 785 | 14 085 | 85 | 401 | 787 | 716 | 4 970 | 6 984 | 88 594 |
| 5 841 | 4 011 | 11 338 | 1 | 391 | 124 | 107 | 454 | 1 076 | » |
| 598 | 503 | 2 402 | » | 23 | 26 | 43 | 122 | 214 | » |
| 6 439 | 4 514 | 13 740 | 1 | 414 | 150 | 150 | 576 | 1 290 | » |
| » | 2 054 | 3 475 | 12 | » | » | » | » | » | 228 |
| » | 9 842 | 16 811 | 14 | » | » | » | » | » | 1 574 |
| » | 2 700 | 399 | 3 | » | » | » | » | (10) 10 | 636 |
| » | 14 596 | 20 685 | 29 | » | » | » | » | 10 | 2 438 |
| 133 979 | 117 971 | 48 510 | 115 | 815 | 937 | 866 | 5 546 | 8 284 | 91 032 |

**Mouvement des transports**

N° VII (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | |
| | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. |
| État Belge (réseau exploité par l'). (1) | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 14 946 | » | » |
| Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 662 | » | 4 524 |
| Centre et Baume à Marchienne | 2 343 | 21 | 3 946 | 3 042 |
| Chimay | » | 38 | » | 6 654 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 49 334 | 236 | 65 253 | 74 223 |
| Manage à Wavre | 3 043 | » | 4 155 | 1 121 |
| Manage à Piéton | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | » | 157 | » | 8 665 |
| Lierre à Turnhout | 1 807 | 71 | 2 264 | 4 148 |
| Luxembourg — Ancien réseau | 11 685 | 167 | 3 898 | 9 922 |
| Luxembourg — Ligne de l'Ourthe | 905 | 27 | 1 511 | 2 486 |
| Pepinster à Spa | 1 057 | 17 | 1 166 | 1 008 |
| Totaux | 70 174 | 16 342 | 82 193 | 115 793 |
| Société anonyme d'exploitation — Service intérieur | 23 078 | 76 | 44 964 | 53 762 |
| Société anonyme d'exploitation — Service commun | 5 555 | 6 | 3 179 | 7 311 |
| (9) Totaux | 28 633 | 82 | 48 143 | 61 073 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 8 028 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 51 127 |
| Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain | » | » | » | 1 670 |
| Totaux | » | » | » | (11) 60 825 |
| Totaux généraux | 98 807 | 16 424 | 130 336 | 237 691 |

**en service intérieur. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au minimum. — Nombre. | 1re classe. — Tonnes. | 2e classe. — Tonnes. | 3e classe. — Tonnes. | 4e classe et prix réduits. — Tonnes. | POIDS GÉNÉRAL. — Tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | » | » | » |
| » | 5 060 | 17 935 | 28 740 | (3) 48 840 | 100 070 |
| » | » | » | » | » | (5) 48 678 |
| » | 466 | 699 | 6 429 | » | 8 113 |
| » | 2 616 | 7 264 | 87 086 | 396 158 | 493 430 |
| » | 2 846 | 6 019 | 8 744 | 111 705 | 129 983 |
| » | 8 216 | 2 546 | 6 639 | 1 960 | (6) 19 361 |
| 1 668 | 50 560 | 31 215 | 354 986 | 2 104 768 | 2 548 975 |
| 103 | 1 729 | 2 934 | 5 311 | 31 339 | 41 425 |
| » | » | » | » | » | » |
| » | 4 035 | 2 399 | 18 302 | 91 316 | 116 934 |
| » | 1 822 | 3 858 | 2 004 | 4 426 | 12 532 |
| 9 305 | 15 727 | 22 757 | 45 251 | 157 887 | 242 631 |
| 3 104 | 926 | 1 178 | 4 215 | 9 721 | 16 291 |
| » | 1 956 | 3 890 | 3 521 | 14 120 | 23 590 |
| 14 180 | 95 959 | 102 694 | 569 228 | 2 972 240 | 3 802 013 |
| 3 159 | 18 409 | 32 954 | 14 871 | 144 008 | 215 626 |
| 79 | 1 461 | 3 021 | 3 405 | 1 445 | 10 064 |
| 3 238 | 19 870 | 35 975 | 18 276 | 145 453 | 225 690 |
| » | » | » | 340 956 | » | 341 759 |
| » | » | » | 1 316 115 | » | 1 321 228 |
| » | » | » | 1 482 632 | » | 1 482 799 |
| » | » | » | (11) 3 139 703 | » | 3 145 786 |
| 17 418 | 115 829 | 138 669 | 3 727 207 | 3 117 693 | 7 173 489 |

**Mouvement des transports en services mixte…**

N° VIII.

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Nombre TOTAL. |
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | 219 260 | 272 839 | 1 090 136 | 29 370 | 1 611 605 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 6 584 | 15 215 | 66 015 | 12 992 | 100 806 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 247 | 781 | 409 | » | 1 437 |
| Bruges à Blankenberghe | 5 642 | 5 477 | 3 920 | » | 15 039 |
| Centre et Baume à Marchienne | 6 258 | 19 518 | 117 800 | » | 143 576 |
| Chimay | 234 | 801 | 4 280 | » | 5 315 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 29 289 | 68 785 | 241 385 | » | 339 459 |
| Manage-Wawre | 1 095 | 14 157 | 40 449 | » | 55 701 |
| Manage à Piéton | » | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | 1 053 | 2 747 | 9 622 | » | 13 422 |
| Lierre à Turnhout | 3 658 | 13 519 | 67 503 | » | 84 680 |
| Luxembourg | 32 697 | 82 990 | 194 862 | » | 310 549 |
| Pepinster à Spa | 27 688 | 27 563 | 87 430 | 6 524 | 149 205 |
| Totaux | 114 445 | 251 553 | 833 675 | 19 516 | 1 219 189 |
| Société anonyme d'exploitation (6) | 15 086 | 35 458 | 168 725 | » | 219 279 |
| Charleroy à la frontière de France | 24 190 | 15 193 | 16 074 | » | 55 457 |
| Liége à Namur et à Givet | 29 283 | 19 869 | 24 502 | » | 73 654 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | 33 899 | 8 514 | 30 165 | 797 | 73 375 |
| Totaux | 87 372 | 43 576 | 70 741 | 797 | 202 486 |
| Totaux généraux | 436 163 | 603 426 | 2 163 277 | 49 683 | 3 252 549 |

**…nternationaux et transit. — Année 1866.**

| BAGAGES TAXÉS au minimum. — Nombre d'expéditions | BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux. | Finances. — Nombre de 1,000 francs taxés. | Équipages. — Nombre taxé. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse. | Petite vitesse. 1re catégorie. | Petite vitesse. 2e catégorie. | Petite vitesse. 3e catégorie | Total. | Nombre total de têtes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 44 921 | 48 319 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 3 857 | » | 6 | » | » | » | » | » | (2) 32 375 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 1 153 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 2 259 | 746 | 2 679 | 2 | 18 | 31 | 39 | 355 | 443 | » |
| » | 230 | 103 | » | » | » | » | » | » | 21 |
| » | » | 1 158 | » | » | » | » | » | » | » |
| 5 862 | 12 170 | 19 527 | 30 | » | » | » | » | » | 51 |
| 882 | 557 | 2 714 | » | 11 | 16 | 4 | 94 | 125 | » |
| » | » | 118 | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 723 | 550 | 1 | 45 | » | » | » | (3) 116 | » |
| 1 520 | 760 | 3 324 | 1 | » | 56 | 53 | 49 | 158 | » |
| 7 689 | 4 400 | 16 045 | 10 | 73 | 128 | 255 | 840 | 1 296 | » |
| 291 500 | 4 147 | 7 994 | 16 | 100 | 23 | 32 | 60 | 215 | » |
| 309 712 | 28 743 | 54 212 | 66 | 247 | 254 | 383 | 1 398 | 2 353 | 32 447 |
| 4 730 | 3 986 | 25 951 | 5 | 166 | 173 | 143 | 427 | 909 | » |
| » | 7 849 | 94 449 | 29 | » | » | » | » | » | 86 |
| » | 10 320 | 101 683 | 39 | » | » | » | » | » | 403 |
| » | 5 090 | 122 | » | » | » | » | » | (7) 1 | 271 |
| » | 23 296 | 196 254 | 68 | » | » | » | » | (7) 1 | 760 |
| 359 363 | 104 307 | 276 417 | 139 | 413 | 427 | 526 | 1 825 | 3 263 | 33 207 |

**Mouvement des transports en services mixtes**

N° VIII (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | |
| | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. |
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 28 490 | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | » | » | » |
| Centre et Baume à Marchienne | 8 562 | 350 | 11 844 | 21 358 |
| Chimay | » | 18 | » | 446 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 1 310 | » | 5 084 | 6 230 |
| Grand-Central Belge | 43 666 | 790 | 31 678 | 105 544 |
| Manage-Wavre | 10 969 | 15 | 11 992 | 1 740 |
| Manage à Piéton | 212 | » | 143 | 112 |
| Liége à Maestricht | » | 73 | » | 2 450 |
| Lierre à Turnhout | 18 107 | 471 | 7 566 | 17 274 |
| Luxembourg | 45 751 | 580 | 189 771 | 43 341 |
| Pepinster à Spa | 7 681 | 365 | 7 780 | 14 329 |
| Totaux | 126 258 | 29 092 | 265 867 | 212 833 |
| Société anonyme d'exploitation (6) | 43 965 | 401 | 40 247 | 59 029 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 40 537 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 59 623 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | » | » | » | 1 660 |
| Totaux | » | » | » | (8) 101 820 |
| Totaux généraux | 170 223 | 29 493 | 306 114 | 373 682 |

**nternationaux et transit. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. | | | | | POIDS GÉNÉRAL. |
|---|---|---|---|---|---|
| Petite vitesse. | | | | | |
| Expéditions taxées au minimum. — Nombre. | 1re classe. — Tonnes. | 2e classe. — Tonnes. | 3e classe. — Tonnes. | 4e classe et prix réduits. — Tonnes. | — Tonnes. |
| » | » | » | » | » | » |
| » | 15 056 | 14 262 | 110 674 | (3) 87 075 | 229 716 |
| » | » | » | » | » | (4) |
| » | » | » | » | » | » |
| » | 9 000 | 17 793 | 106 856 | 670 159 | 805 979 |
| » | 223 | 973 | 503 | 3 364 | 5 109 |
| 900 | 2 554 | 2 915 | 2 445 | 12 442 | 20 979 |
| 2 332 | 27 922 | 48 756 | 62 508 | 657 734 | 807 553 |
| 786 | 3 202 | 5 176 | 21 601 | 92 170 | 122 415 |
| 188 | 2 119 | 6 208 | 10 008 | 88 318 | 106 664 |
| » | 1 674 | 3 190 | 2 161 | 37 253 | 44 531 |
| » | 4 956 | 2 043 | 166 | » | 8 939 |
| 13 788 | 30 065 | 47 368 | 173 601 | 652 494 | 907 914 |
| » | 3 005 | 4 132 | 16 617 | 30 853 | 56 077 |
| 17 994 | 99 866 | 152 816 | 507 140 | 2 331 862 | 3 115 876 |
| 4 997 | 27 837 | 44 034 | 64 738 | 229 819 | 372 371 |
| » | » | » | 598 330 | » | 602 384 |
| » | » | » | 355 011 | » | 360 973 |
| » | | » | 58 824 | » | 58 990 |
| » | » | » | (8) 1 012 165 | » | 1 022 347 |
| 22 991 | 127 703 | 196 850 | 1 584 043 | 2 561 681 | 4 510 594 |

**Mouvement général des transpor**

N° IX.

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Nombre TOTAL. |
| Deudre et Waes (1) . . . . . . . . . . . | 29 173 | 101 028 | 727 401 | 24 951 | 882 5 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (1) . . . . . | 28 806 | 49 432 | 339 126 | 7 381 | 424 7 |
| Tournai à Jurbise (2) . . . . . . . . . . . | 31 128 | 73 395 | 540 046 | 15 537 | 660 1 |
| État (réseau de l'). . . . . . . . . . . . | 767 625 | 1 517 193 | 9 104 723 | 247 876 | 11 637 4 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . . . | 13 177 | 68 832 | 287 710 | 21 563 | 391 2 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren. . | 25 094 | 176 232 | 243 562 | 23 633 | 468 5 |
| Bruges à Blankenberghe . . . . . . . . | 12 929 | 30 554 | 70 489 | » | 113 9 |
| Centre et Baume à Marchienne . . . . . . | 10 754 | 46 276 | 399 905 | » | 456 9 |
| Chimay . . . . . . . . . . . . . . . | 1 612 | 7 678 | 72 105 | » | 81 3 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . . . . . | 7 527 | 114 891 | 191 106 | » | 313 5 |
| Grand-Central Belge . . . . . . . . . . . | 69 033 | 249 424 | 1 599 827 | » | 1 918 2 |
| Manage à Wawre . . . . . . . . . . . . | 6 010 | 63 286 | 229 115 | » | 298 4 |
| Manage à Piéton . . . . . . . . . . . . | 21 | 149 | 318 | » | 4 |
| Liége à Maestricht. . . . . . . . . . . . | 16 865 | 65 288 | 365 372 | » | 447 5 |
| Lierre à Turnhout. . . . . . . . . . . . | 4 197 | 18 872 | 119 342 | » | 142 41 |
| G. C. Luxembourg { Ancienne ligne . . . . | 82 772 | 283 524 | 873 899 | » | 1 240 1 |
| G. C. Luxembourg { Ligne de l'Ourthe. . . . | 4 901 | 15 712 | 87 151 | » | 107 7 |
| Pepinster à Spa. . . . . . . . . . . . . | 29 679 | 33 060 | 133 460 | 14 080 | 210 2 |
| Totaux. . . | 284 571 | 1 173 778 | 4 673 961 | 59 276 | 6 190 9 |
| Société anonyme d'exploitation (12). . . . . (*Voir* pour le détail le tableau IX bis.) | 61 472 | 312 588 | 1 473 170 | » | 1 847 2 |
| Charleroy à la frontière de France . . . . . | 29 693 | 50 918 | 195 085 | » | 275 [illegible] |
| Liége à Namur et à Givet . . . . . . . . | 102 209 | 209 485 | 835 945 | » | 1 147 [illegible] |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain . . . . . | 41 883 | 42 395 | 151 183 | 2 627 | 238 [illegible] |
| Totaux. . . | 173 785 | 302 798 | 1 182 213 | 2 627 | 1 661 4 |
| Totaux généraux. . . | 1 287 453 | 3 306 357 | 16 433 407 | 309 779 | 21 337 [illegible] |

**…ous les services réunis. — Année 1866.**

| Bagages taxés au minimum. — Nombre d'expéditions | Bagages taxés au poids. — Quintaux. | Finances. — Nombre de 1,000 francs taxés. | Équipages. — Nombre taxé. | Animaux. Nombre d'expéditions. Grande vitesse. | Petite vitesse. 1re catégorie. | Petite vitesse. 2e catégorie. | Petite vitesse. 3e catégorie. | Total. | Nombre total de têtes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 615 | 3 685 | 40 562 | 9 | 20 | 222 | 195 | 696 | 1 133 | » |
| 5 182 | 3 985 | 18 820 | 11 | 42 | 134 | 106 | 193 | 475 | » |
| 5 674 | 6 055 | 34 049 | 26 | 94 | 238 | 168 | 713 | 1 213 | » |
| 120 591 | 103 395 | 649 670 | 269 | 1 910 | 3 266 | 2 761 | 16 893 | 24 830 | » |
| » | 8 622 | » | 7 | » | » | » | » | » | (4) 42 492 |
| » | 5 218 | » | » | » | » | » | » | » | (6) 30 971 |
| » | 1 611 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1 410 | 784 | 2 914 | 2 | 18 | 37 | 55 | 460 | 570 | » |
| » | 856 | 1 496 | 3 | » | » | » | » | » | 221 |
| 2 837 | 116 | 3 064 | » | » | 205 | 265 | 1 266 | 1 736 | » |
| 17 746 | 22 850 | 26 777 | 82 | » | » | » | » | » | (10) 47 357 |
| 3 118 | 1 319 | 2 918 | » | 11 | 52 | 21 | 138 | 222 | » |
| 6 | 40 | 118 | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 12 702 | 1 844 | 3 | » | » | » | » | (11) 333 | » |
| 2 140 | 1 157 | 3 734 | 1 | » | 111 | 73 | 79 | 263 | » |
| 17 758 | 12 264 | 16 874 | 37 | 353 | 602 | 641 | 4 262 | 5 858 | » |
| 997 | 717 | 375 | » | 2 | 10 | » | 36 | 59 | » |
| 312 570 | 4 272 | 8 183 | 16 | 112 | 24 | 33 | 127 | 296 | » |
| 361 582 | 72 528 | 68 297 | 151 | 496 | 1 041 | 1 099 | 6 368 | 9 337 | 121 041 |
| 11 169 | 8 500 | 39 691 | 6 | 580 | 323 | 293 | 1 003 | 2 199 | » |
| » | 9 903 | 97 924 | 41 | » | » | » | » | » | 314 |
| » | 20 162 | 118 494 | 53 | » | » | » | » | » | 1 977 |
| » | 7 790 | 521 | 3 | » | » | » | » | (13) 11 | 907 |
| » | 37 855 | 216 939 | 97 | » | » | » | » | 11 | 3 198 |
| 493 342 | 222 278 | 974 597 | 523 | 2 986 | 4 630 | 4 153 | 24 264 | 36 377 | 124 239 |

**Mouvement général des transport**

N° IX (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | |
| | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. |
| Dendre et Waes (1) | 117 400 | 74 | 91 129 | 94 50 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (1) | 68 266 | 9 | 42 486 | 38 61 |
| Tournai à Jurbise (2) | 118 300 | 95 | 64 186 | 67 61 |
| État (réseau de l') | 668 298 | 6 280 | 842 982 | 1 065 72 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 41 436 | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 662 | » | 4 52 |
| Centre et Baume à Marchienne | 10 905 | 371 | 15 790 | 24 40 |
| Chimay | » | 56 | » | 7 10 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 1 310 | » | 5 084 | 6 21 |
| Grand-Central Belge | 93 000 | 1 026 | 96 931 | 179 76 |
| Manage à Wavre | 14 012 | 15 | 16 147 | 2 8 |
| Manage à Piéton | 212 | » | 143 | 11 |
| Liége à Maestricht | » | 230 | » | 11 12 |
| Lierre à Turnhout | 9 914 | 542 | 9 830 | 21 42 |
| G. C. Luxembourg { Ancienne ligne | 57 436 | 687 | 193 669 | 53 26 |
| G. C. Luxembourg { Ligne de l'Ourthe | 905 | 27 | 1 511 | 2 48 |
| Pepinster à Spa | 8 738 | 382 | 8 955 | 15 33 |
| Totaux | 196 432 | 45 434 | 348 060 | 328 69 |
| Société anonyme d'exploitation (12) (*Voir* pour le détail le tableau IX bis.) | 72 598 | 483 | 88 390 | 120 10 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 48 56 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 110 73 |
| Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain | » | » | » | 3 33 |
| Totaux | » | » | » | (14) 162 64 |
| Totaux généraux | 937 328 | 52 197 | 1 279 432 | 1 677 00 |

**...ions les services réunis. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au minimum. — Nombre. | 1re classe. — Tonnes. | 2e classe. — Tonnes. | 3e classe. — Tonnes. | 4e classe et prix réduits. — Tonnes. | POIDS GÉNÉRAL. — Tonnes. |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 530 | 41 910 | 31 493 | 37 425 | 386 814 | 507 100 |
| 4 469 | 28 022 | 21 713 | 34 916 | 141 570 | 230 083 |
| 9 150 | 40 742 | 49 048 | 94 523 | 698 623 | 889 706 |
| 85 804 | 447 353 | 501 739 | 614 227 | (3) 4 947 412 | 6 617 931 |
| » | 20 116 | 32 197 | 137 414 | (5) 135 915 | 329 786 |
| » | » | » | » | » | (7) 48 678 |
| » | 466 | 699 | 6 429 | » | (8) 8 113 |
| » | 11 616 | 25 057 | 193 942 | 1 066 317 | 1 299 409 |
| » | 3 069 | 6 992 | 9 247 | 115 069 | 135 092 |
| 900 | 10 770 | 5 461 | 9 084 | 14 402 | (9) 40 340 |
| 4 000 | 78 482 | 79 971 | 417 494 | 2 762 502 | 3 356 528 |
| 889 | 5 021 | 8 110 | 26 912 | 123 509 | 163 840 |
| 188 | 2 119 | 6 208 | 10 008 | 88 318 | 106 664 |
| » | 5 709 | 5 589 | 20 463 | 128 [illegible]69 | 161 465 |
| » | 6 778 | 5 901 | 2 170 | 4 426 | 21 471 |
| 23 093 | 45 792 | 70 125 | 218 852 | 810 381 | 1 150 545 |
| 3 104 | 926 | 1 178 | 4 215 | 9 721 | 16 291 |
| » | 4 961 | 8 022 | 20 138 | 44 973 | 79 667 |
| 32 174 | 195 825 | 255 510 | 1 076 368 | 5 303 102 | 6 917 889 |
| 8 235 | 47 707 | 80 009 | 83 014 | 375 272 | 598 061 |
| » | » | » | 939 286 | » | 944 143 |
| » | » | » | 1 671 126 | » | 1 682 201 |
| » | » | » | 1 541 456 | » | 1 541 789 |
| » | » | » | (14) 4 151 868 | » | 4 168 133 |
| 126 213 | 690 885 | 837 258 | 5 925 477 | 10 626 786 | 18 302 014 |

**Mouvement des transports des lignes de l**

N° IX *bis*.

| CHEMINS DE FER. | | NOMBRE DE VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | TOTAL. |
| Service intérieur. | Flandre occidentale | 27 541 | 168 726 | 599 651 | » | 795 918 |
| | Gand à Selzaete | 2 774 | 12 648 | 75 564 | » | 90 986 |
| | Hainaut et Flandres | 8 361 | 59 581 | 356 139 | » | 424 081 |
| | Lichtervelde à Furnes (1) | 1 326 | 9 497 | 77 215 | » | 88 038 |
| | Tamines à Landen (2) | 3 735 | 16 313 | 155 964 | » | 176 012 |
| | Totaux partiels | 43 737 | 266 765 | 1 264 533 | » | 1 575 035 |
| Service commun. | Flandre occidentale | 1 397 | 5 529 | 20 970 | » | 27 896 |
| | Gand à Selzaete (3) | » | » | » | » | » |
| | Lichtervelde à Furnes | 1 252 | 4 836 | 18 942 | » | 25 030 |
| | Totaux partiels | 2 649 | 10 365 | 39 912 | » | 52 926 |
| Services mixtes. | Flandre occidentale | 9 395 | 16 763 | 58 095 | » | 84 253 |
| | Gand à Selzaete (4) | » | » | » | » | » |
| | Hainaut et Flandres | 5 558 | 18 346 | 109 733 | » | 133 637 |
| | Lichtervelde à Furnes | 133 | 349 | 897 | » | 1 379 |
| | Tamines à Landen | » | » | » | » | » |
| | Totaux partiels | 15 086 | 35 458 | 168 725 | » | 219 269 |
| Tous services réunis. | Flandre occidentale | 38 333 | 191 018 | 678 716 | » | 908 067 |
| | Gand à Selzaete (3) (4) | 2 774 | 12 648 | 75 564 | » | 90 986 |
| | Hainaut et Flandres | 13 919 | 77 927 | 465 872 | » | 557 718 |
| | Lichtervelde à Furnes (1) | 2 711 | 14 682 | 97 054 | » | 114 447 |
| | Tamines à Landen (2) | 3 735 | 16 313 | 155 964 | » | 176 012 |
| | Totaux généraux | 61 472 | 312 588 | 1 473 170 | » | 1 847 230 |

**Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.**

| BAGAGES TAXÉS au minimum. — Nombre d'expéditions | BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux. | Finances. — Nombre de 1,000 fr. taxés. | Équipages. — Nombre taxé. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Petite vitesse. 1re catégorie. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Petite vitesse. 2e catégorie. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Petite vitesse. 3e catégorie. | ANIMAUX. Nombre d'expéditions. TOTAL. | ANIMAUX. Nombre TOTAL de têtes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 893 | 3 366 | 6 612 | » | 385 | 89 | 83 | 236 | 793 | » |
| 593 | 174 | 225 | » | » | 13 | 4 | 46 | 63 | » |
| » | » | 3 137 | » | » | » | » | » | » | » |
| 255 | 155 | 60 | » | » | 10 | 5 | 9 | 24 | » |
| 1 100 | 316 | 1 304 | 1 | 6 | 12 | 15 | 163 | 196 | » |
| 5 841 | 4 011 | 11 338 | 1 | 391 | 124 | 107 | 454 | 1 076 | » |
| 278 | 280 | 1 970 | » | 22 | 10 | 32 | 113 | 177 | » |
| » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » |
| 320 | 223 | 431 | » | 1 | 16 | 11 | 9 | 37 | » |
| 598 | 503 | 2 402 | » | 23 | 26 | 43 | 122 | 214 | » |
| 2 497 | 2 186 | 15 809 | 2 | 92 | 157 | 131 | 226 | 606 | » |
| » | » | 26 | » | » | » | » | » | » | » |
| 2 132 | 959 | 7 480 | 3 | 74 | 13 | 9 | 188 | 284 | » |
| 101 | 841 | 2 398 | » | » | 3 | 3 | 13 | 19 | » |
| » | » | 238 | » | » | » | » | » | » | » |
| 4 730 | 3 986 | 25 951 | 5 | 166 | 173 | 143 | 427 | 909 | » |
| 6 668 | 5 832 | 24 391 | 2 | 499 | 256 | 246 | 575 | 1 576 | » |
| 593 | 174 | 252 | » | » | 13 | 4 | 46 | 63 | » |
| 2 132 | 959 | 10 617 | 3 | 74 | 13 | 9 | 188 | 284 | » |
| 676 | 1 219 | 2 889 | » | 1 | 29 | 19 | 31 | 80 | » |
| 1 100 | 316 | 1 542 | 1 | 6 | 12 | 15 | 163 | 196 | » |
| 11 169 | 8 500 | 39 691 | 6 | 580 | 323 | 293 | 1 003 | 2 199 | » |

**Mouvement des transports des lignes de l**

Nº IX *bis* (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | | ARTICLES DE MESSAGERIES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Express. | | Grande vitesse. | |
| | | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. | Minimum. — Nombre. | Poids. — Quintaux. |
| Service intérieur. | Flandre occidentale | 12 417 | 33 | 16 328 | 24 616 |
| | Gand à Selzaete | 177 | 2 | 2 172 | 1 425 |
| | Hainaut et Flandres | 9 631 | 35 | 15 220 | 21 039 |
| | Lichtervelde à Furnes (1) | 273 | 1 | 821 | 804 |
| | Tamines à Landen (2) | 580 | 5 | 10 423 | 5 878 |
| | Totaux partiels | 23 078 | 76 | 44 964 | 53 762 |
| Service commun. | Flandre occidentale | 2 089 | 4 | 1 974 | 4 504 |
| | Gand à Selzaete (3) | » | » | » | 2 |
| | Lichtervelde à Furnes | 3 466 | 2 | 1 205 | 2 805 |
| | Totaux partiels | 5 555 | 6 | 3 179 | 7 311 |
| Services mixtes. | Flandre occidentale | 26 293 | 208 | 25 905 | 37 718 |
| | Gand à Selzaete (4) | 87 | 23 | 149 | 165 |
| | Hainaut et Flandres | 13 889 | 143 | 10 499 | 19 676 |
| | Lichtervelde à Furnes | 3 507 | 19 | 2 600 | 552 |
| | Tamines à Landen | 189 | 8 | 1 094 | 918 |
| | Totaux partiels | 43 965 | 401 | 40 247 | 59 029 |
| Tous services réunis. | Flandre occidentale | 40 799 | 245 | 44 207 | 66 838 |
| | Gand à Selzaete (3) (4) | 264 | 25 | 2 321 | 1 592 |
| | Hainaut et Flandres | 23 520 | 178 | 25 719 | 40 715 |
| | Lichtervelde à Furnes (1) | 7 246 | 22 | 4 626 | 4 161 |
| | Tamines à Landen (2) | 769 | 13 | 11 517 | 6 798 |
| | Totaux généraux | 72 598 | 483 | 88 390 | 120 102 |

**Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. | | | | | POIDS GÉNÉRAL. |
|---|---|---|---|---|---|
| Petite vitesse. | | | | | |
| Expéditions taxées au minimum. — Nombre. | 1re classe. — Tonnes. | 2e classe. — Tonnes. | 3e classe. — Tonnes. | 4e classe et prix réduits. — Tonnes. | — Tonnes. |
| 837 | 8 804 | 13 460 | 736 | 76 638 | 102 103 |
| 74 | 350 | 233 | 608 | 1 354 | 2 688 |
| 1 272 | 6 734 | 13 022 | 8 771 | 44 582 | 75 216 |
| 22 | 122 | 309 | 125 | 74 | 711 |
| 934 | 2 399 | 5 930 | 4 631 | 21 360 | 34 908 |
| 3 159 | 18 409 | 32 954 | 14 871 | 144 008 | 215 626 |
| 30 | 762 | 2 045 | 1 665 | 1 232 | 6 155 |
| » | 2 | 26 | 10 | 91 | 129 |
| 49 | 697 | 950 | 1 730 | 122 | 3 780 |
| 79 | 1 461 | 3 021 | 3 405 | 1 445 | 10 064 |
| 3 092 | 17 795 | 31 525 | 46 205 | 55 024 | 154 341 |
| 19 | 132 | 335 | 240 | 3 072 | 3 798 |
| 1 596 | 8 271 | 8 746 | 8 520 | 134 996 | 162 515 |
| 163 | 793 | 2 331 | 9 388 | 8 683 | 21 252 |
| 127 | 846 | 1 097 | 385 | 28 044 | 30 465 |
| 4 997 | 27 837 | 44 034 | 64 738 | 229 819 | 372 371 |
| 3 979 | 27 361 | 47 030 | 48 606 | 132 894 | 262 599 |
| 93 | 484 | 594 | 858 | 4 517 | 6 615 |
| 2 868 | 15 005 | 21 768 | 17 291 | 179 578 | 237 732 |
| 234 | 1 612 | 3 590 | 11 243 | 8 879 | 25 742 |
| 1 061 | 3 245 | 7 027 | 5 016 | 49 404 | 65 373 |
| 8 235 | 47 707 | 80 009 | 83 014 | 375 272 | 598 061 |

**Parcours kilométrique des transports. — Année 1866.**

N° X.

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. 1re classe. | VOYAGEURS. 2e classe. | VOYAGEURS. 3e classe. | VOYAGEURS. A prix réduits. | VOYAGEURS. TOTAL. | BAGAGES. — Poids taxé, quintaux. | Finances ou assurances. | ANIMAUX. — Nombre total. | TARIF N° 1. — Poids, quintaux. | TARIF N° 2. — Poids, quintaux. | MARCHANDISES. TARIF N° 3. 1re classe. | MARCHANDISES. TARIF N° 3. 2e classe. | MARCHANDISES. TARIF N° 3. 3e classe. | MARCHANDISES. TARIF N° 3. 4e classe et prix réduits. | POIDS GÉNÉRAL. — Tous tarifs et toutes classes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aix la-Chapelle à Maestricht-Landen | 332 553 | 1 418 773 | 4 878 469 | 535 028 | 7 164 823 | » | » | (1) 16 439 | 103 230 | » | 48 124 | 79 112 | 505 519 | 107 904 | 750 982 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 735 009 | 4 051 727 | 4 574 281 | » | 9 361 017 | 162 200 | » | (2) 340 644 | » | » | » | » | » | » | 1 560 750 |
| Bruges à Blankenberghe. Service intérieur | 108 064 | 360 668 | 893 288 | » | 1 362 020 | 6 680 | » | » | 9 880 | 67 480 | 6 896 | 10 298 | 89 199 | » | 114 128 |
| Bruges à Blankenberghe. Id. mixte | 84 630 | 82 155 | 58 800 | » | 225 585 | 17 300 | » | » | | | | | | | |
| Chimay. Intérieur | 19 160 | 95 660 | 943 450 | » | 1 058 270 | 18 710 | 35 000 | » | 20 | 121 260 | 60 063 | 124 857 | 262 109 | 3 056 500 | 3 623 390 |
| Chimay. Nord-Belge | 1 200 | 3 490 | 8 420 | » | 13 110 | 890 | 2 000 | » | 870 | 7 370 | 3 795 | 18 334 | 2 216 | 142 587 | 169 158 |
| Chimay. Grand-Central Belge | 2 060 | 7 650 | 38 600 | » | 48 310 | 6 280 | 2 000 | » | 290 | 5 370 | 3 926 | 13 388 | 12 748 | 590 | 36 079 |
| Grand Central Belge | » | » | » | » | 40 176 956 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux | 1 282 676 | 6 020 123 | 11 395 308 | 535 028 | 59 410 091 | 212 060 | 39 000 | 357 083 | 114 290 | 201 480 | 122 804 | 245 989 | 871 791 | 3 307 581 | 6 255 096 |

(1) Par tonnes.
(2) Par expéditions.

N° XI.

**Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les Compagnies belges, comparés à ceux des services internationaux et de transit** (Chemins de fer de l'État).

| NATURE DES TRANSPORTS des CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT. | | SERVICE INTÉRIEUR ET SERVICES MIXTES AVEC LES COMPAGNIES. | | | | SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT. | | | | SERVICES RÉUNIS. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Mouvement. | | Recette. | | Mouvement. | | Recette. | | | |
| | | Part dans le mouvement général. | Quantités. | Part dans la recette générale. | Sommes. | Part dans le mouvement général. | Quantités. | Part dans la recette générale. | Sommes. | Mouvement. | Recette. |
| Voyageurs | 1re classe | p. c. 81,13 | 622 741 | p. c. 63,24 | 1 852 953 | p. c. 18,87 | 144 884 | p. c. 36,76 | 1 078 251 | 767 625 | 2 931 204 |
| | 2e classe | 92,95 | 1 410 254 | 80,32 | 2 098 012 | 7,05 | 106 939 | 19,68 | 514 076 | 1 517 193 | 2 612 088 |
| | 3e classe | 95,44 | 8 689 390 | 94,83 | 7 074 655 | 4,56 | 415 333 | 5,17 | 385 463 | 9 104 723 | 7 460 118 |
| | extraordinaires | 95,98 | 237 895 | 94,23 | 312 925 | 4,02 | 9 981 | 5,77 | 19 052 | 247 876 | 331 977 |
| Bagages | au minimum | 100,00 | Expéditions. 120 591 | 100,00 | 66 543 | » | Expéditions. » | » | » | Expéditions. 120 591 | 66 543 |
| | au poids | 63,49 | Quintaux. 65 649 | 52,02 | 229 698 | 36,51 | Quintaux. 37 746 | 47,98 | 211 851 | Quintaux. 103 395 | 441 549 |
| Équipages | | 68,54 | 179 | 60,77 | 7 449 | 33,46 | 90 | 39,23 | 4 808 | 269 | 12 257 |
| Animaux | | 84,09 | Expéditions. 20 879 | 73,80 | 394 341 | 15,91 | Expéditions. 3 951 | 26,20 | 140 028 | Expéditions. 24 830 | 534 369 |
| Finances | | 67,13 | Groups. 436 135 | 76,38 | 151 968 | 32,87 | Groups. 213 535 | 23,62 | 47 001 | Groups. 649 670 | 198 969 |
| Petits paquets | | 59,29 | Kilog. 1 691 478 | 66,78 | 285 984 | 40,71 | Kilog. 1 161 327 | 33,22 | 142 292 | Kilog. 2 852 805 | 428 276 |
| Petites marchandises | | 87,61 | Quintaux. 985 438 | 83,25 | 1 771 917 | 12,39 | Quintaux. 139 294 | 16,75 | 356 626 | Quintaux. 1 124 732 | 2 128 543 |
| Grosses marchandises | | 79,33 | Tonneaux. 5 182 980 | 80,38 | 15 889 334 | 20,67 | Tonneaux. 1 350 060 | 19,62 | 3 877 546 | Tonneaux. 6 533 040 | 19 766 880 |
| Produits extraordinaires | | » | » | 83,51 | 1 065 723 | » | » | 16,49 | 210 478 | » | 1 276 201 |
| Totaux | | | | (1) 81,71 | 31 201 502 | | | 18,29 | 6 987 472 | | 38 188 974 |

(1) La page 197 du compte rendu de l'État de 1866 donne une somme de 6,245,770 fr. pour le produit des services mixtes à l'arrivée; en admettant une somme à peu près équivalente pour le départ, on arrive au chiffre de 12,000,000 de fr.—Or, le service intérieur au départ ayant produit 18,101,726 fr., cela représenterait, pour le service mixte, les 2/3 de 81.71 p. c. ou 54.47 p. c., et il ne resterait alors que 27.24 p. c. pour le chiffre du service intérieur de l'État seulement. — Jusqu'à ce jour, ces deux services ont été confondus dans la comptabilité de l'État, ce qui n'a pas eu lieu pour les Compagnies belges.

N° XII.

**Recettes des transports**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette TOTALE. |
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | 1 673 051 | 1 925 125 | 6 612 710 | 294 199 | 10 505 085 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 14 613 | 75 095 | 162 290 | 4 414 | 256 412 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 66 212 | 247 428 | 189 210 | 35 039 | 537 889 |
| Bruges à Blankenberghe | 9 187 | 21 812 | 37 972 | » | 68 971 |
| Centre et Baume à Marchienne | 2 513 | 13 005 | 97 914 | » | 113 432 |
| Chimay | 2 732 | 9 479 | 55 639 | » | 67 850 |
| Gand à Bruges par Eecloo | (8) » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 108 674 | 297 241 | 1 094 589 | » | 1 500 514 |
| Manage à Wavre | 4 813 | 18 117 | 92 216 | » | 115 146 |
| Manage à Piéton | 17 | 56 | 402 | » | 475 |
| Liége à Maestricht | 24 615 | 56 235 | 180 317 | » | 261 167 |
| Lierre à Turnhout | 1 082 | 7 072 | 39 951 | » | 48 105 |
| Luxembourg. Ancien réseau | 155 819 | 409 801 | 615 994 | » | 1 181 614 |
| Luxembourg. Ligne de l'Ourthe | 12 969 | 23 331 | 71 046 | » | 107 346 |
| Pepinster à Spa | 3 118 | 5 861 | 30 400 | 3 524 | 42 903 |
| Totaux partiels | 406 364 | 1 184 533 | 2 667 950 | 42 977 | 4 301 824 |
| Société anonyme d'exploitation. Service intérieur | 80 605 | 307 310 | 826 802 | » | 1 214 717 |
| Société anonyme d'exploitation. Service commun | 5 082 | 13 765 | 32 320 | » | 100 744 |
| Totaux partiels (9) | 85 687 | 321 075 | 859 122 | » | 1 315 461 |
| Charleroi à la frontière de France | 13 789 | 32 852 | 100 638 | » | 147 279 |
| Liége à Namur et à Givet | 183 230 | 241 604 | 606 297 | » | 1 031 131 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | 9 010 | 19 278 | 52 102 | 461 | 80 851 |
| Totaux partiels | 206 029 | 293 734 | 759 037 | 461 | 1 259 261 |
| Totaux généraux | 2 371 131 | 3 724 467 | 10 898 819 | 337 637 | 17 381 631 |

**...n service intérieur. — Année 1866.**

| Bagages taxés ...u minimum et au poids. | Finances. | Équipages. | Animaux. Grande vitesse. | Animaux. Petite vitesse. 1re catégorie. | Animaux. Petite vitesse. 2e catégorie. | Animaux. Petite vitesse. 3e catégorie. | Animaux. Recette TOTALE. | RECETTE générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 250 199 | » | » | » | » | » | » | » | 10 755 284 |
| 9 554 | » | 27 | » | » | » | » | 12 768 | 278 761 |
| 13 090 | » | » | » | » | » | » | (8) 21 869 | 572 848 |
| 588 | 326 | 90 | » | » | » | » | » | 69 975 |
| (7) 1 190 | 117 | » | » | 27 | 76 | 547 | 650 | 115 389 |
| 1 317 | 609 | 49 | » | » | » | » | 2 641 | 72 466 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 36 818 | 2 629 | 1 586 | » | » | » | » | (9) 54 059 | 1 595 606 |
| 1 147 | 108 | » | » | 182 | 183 | 571 | 936 | 117 337 |
| 2 | » | » | » | » | » | » | » | 477 |
| 10 625 | 303 | 48 | » | » | » | » | (10) 2 073 | 274 216 |
| (11) 933 | 110 | » | » | 405 | 226 | 379 | 1 010 | 50 158 |
| (12) 36 396 | 1 364 | 2 300 | 4 914 | 4 886 | 6 659 | 108 422 | 124 881 | 1 346 555 |
| (13) 3 500 | 780 | » | 40 | 94 | 205 | 958 | 1 297 | 112 923 |
| (15) 595 | 93 | » | 98 | 5 | 8 | 97 | 208 | 43 799 |
| 115 755 | 6 439 | 4 100 | 5 052 | 5 599 | 7 357 | 110 994 | 222 392 | 4 650 510 |
| 13 876 | 3 785 | 24 | 8 898 | 851 | 1 067 | 6 070 | 22 886 | 1 255 288 |
| 1 954 | 478 | » | 210 | 170 | 323 | 1 171 | 3 605 | 106 781 |
| 15 830 | 4 263 | 24 | 9 108 | 1 021 | 1 390 | 7 241 | 26 491 | 1 362 069 |
| 5 731 | 1 066 | 428 | » | » | » | » | 4 651 | 159 155 |
| 30 593 | 4 524 | 363 | » | » | » | » | 24 101 | 1 090 712 |
| 2 055 | 228 | 55 | » | » | » | » | 589 | 83 778 |
| 38 379 | 5 818 | 846 | » | » | » | (17) | 29 341 | 1 333 645 |
| 420 163 | 16 520 | 4 970 | 14 160 | 6 620 | 8 747 | 118 235 | 278 244 | 18 101 508 |

No XII (*suite*).

**Recettes des transports**

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum. | Express. Au poids. | Grande vitesse. Au minimum. | Grande vitesse. Au poids. | Recette totale. |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | » | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | » | » | 14 753 | 14 753 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 3 244 | » | 5 301 | 8 545 |
| Centre et Baume à Marchienne | 918 | 182 | 2 398 | 2 044 | 5 542 |
| Chimay | » | 180 | » | 7 682 | 7 862 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 24 498 | 3 041 | 48 013 | 131 981 | 207 533 |
| Manage à Wavre | 1 612 | » | 2 938 | 1 814 | 6 364 |
| Manage à Piéton | » | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | » | 928 | » | 6 113 | 7 041 |
| Lierre à Turnhout | 452 | 181 | 906 | 3 293 | 4 832 |
| Luxembourg. Ancien réseau | 7 744 | 1 589 | 31 470 | 32 975 | 73 778 |
| Luxembourg. Ligne de l'Ourthe | 421 | 514 | 1 269 | 6 860 | 9 064 |
| Pepinster à Spa | 270 | 56 | 453 | 474 | 1 253 |
| Totaux partiels | 35 915 | 9 915 | 87 447 | 213 290 | 346 567 |
| Société anonyme d'exploitation (16). Service intérieur | 9 184 | 531 | 17 701 | 53 605 | 81 021 |
| Société anonyme d'exploitation (16). Service commun | 2 231 | 39 | 1 536 | 7 958 | 11 764 |
| Totaux partiels | 11 415 | 570 | 19 237 | 61 563 | 92 785 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 11 448 | 11 448 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 89 599 | 89 599 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | » | » | » | 2 075 | 2 075 |
| Totaux partiels | » | » | (16) | 103 122 | 103 122 |
| Totaux généraux | 47 330 | 10 485 | 106 684 | 377 975 | 542 474 |

**...n service intérieur. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. | | | | | | | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Petite vitesse. | | | | | | Frais accessoires. | | | | |
| ...péditions taxées au ...nimum. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | | | | | | |
| » | » | » | » | » | » | » | (2) 301 914 | 10 557 284 | » | |
| » | 18 187 | 51 517 | 57 130 | (3) 56 646 | 21 842 | 220 075 | (4) 135 460 | 278 761 | 634 296 | |
| » | » | » | » | » | » | (6) 277 433 | 18 271 | 572 848 | 868 552 | |
| » | 1 206 | 1 528 | 9 609 | » | » | 20 888 | 10 871 | 69 975 | 101 734 | |
| » | 7 165 | 16 326 | 176 311 | 334 622 | » | 539 966 | » | 115 389 | 655 355 | |
| » | 10 113 | 14 917 | 19 024 | 218 108 | 16 892 | 286 916 | 40 032 | 72 466 | 399 414 | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| 5 235 | 230 447 | 121 152 | 1 073 477 | 3 092 872 | 99 960 | 4 830 676 | 97 245 | 1 595 606 | 6 523 527 | |
| 128 | 4 100 | 6 093 | 6 413 | 49 115 | 3 349 | 75 562 | » | 117 337 | 192 899 | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 477 | 477 | |
| » | 12 548 | 6 142 | 22 361 | 95 111 | 2 832 | 146 035 | 8 870 | 274 216 | 429 121 | |
| » | 7 236 | 11 649 | 5 444 | 4 328 | 5 145 | 38 634 | 3 847 | 50 158 | 92 639 | |
| 18 371 | 63 201 | 34 766 | 380 184 | 797 178 | 17 456 | 1 384 934 | (14) 48 799 | 1 346 555 | 2 780 288 | |
| 1 607 | 12 016 | 6 765 | 24 050 | 172 967 | 6 311 | 232 840 | 1 320 | 112 923 | 347 083 | |
| » | 4 495 | 7 842 | 6 292 | 14 886 | 3 806 | 38 574 | 4 225 | 43 799 | 86598 | |
| 25 401 | 370 714 | 278 697 | 1 780 295 | 4 835 833 | 177 593 | 8 092 533 | 368 940 | 4 650 510 | 13 111 983 | |
| 5 920 | 71 064 | 89 239 | 31 880 | 307 555 | 45 773 | 635 412 | 882 426 | 1 255 288 | 2 773 126 | |
| 156 | 7 470 | 13 048 | 6 580 | 5 969 | 3 759 | 52 605 | » | 106 781 | 159 386 | |
| 6 076 | 78 534 | 102 287 | 38 460 | 313 524 | 49 492 | 688 017 | 882 426 | 1 362 069 | 2 932 512 | |
| » | » | » | 586 395 | » | 2 199 | 600 042 | » | 159 155 | 759 197 | |
| » | » | » | 2 503 786 | » | 5 927 | 2 599 312 | 3 658 | 1 090 712 | 3 693 682 | |
| » | » | » | 1 284 842 | » | » | 1 286 917 | 39 512 | 83 778 | 1 410 207 | |
| » | » | (17) | 4 375 023 | » | 8 126 | 4 486 271 | 43 170 | 1 333 645 | 5 863 086 | |
| 31 477 | 449 248 | 380 984 | 6 193 778 | 5 149 357 | 235 211 | 13 266 821 | 1 596 450 | 18 101 508 | 21 907 581 | |

**Recettes des transports en services mixt**

N° XIII

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette TOTALE. |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | 1 258 153 | 686 962 | 847 408 | 37 778 | 2 830 30 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 15 486 | 24 867 | 56 724 | 7 157 | 104 23 |
| Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren | 869 | 1 779 | 556 | » | 3 20 |
| Bruges à Blankenberghe | 7 275 | 5 029 | 2 132 | » | 14 43 |
| Centre et Baume à Marchienne | 7 954 | 17 960 | 70 377 | » | 96 29 |
| Chimay | 619 | 1 406 | 5 170 | » | 7 19 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 165 829 | 147 959 | 199 796 | » | 513 58 |
| Manage à Wavre | 2 287 | 14 471 | 45 895 | » | 62 65 |
| Manage à Piéton | » | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | 2 306 | 4 317 | 8 907 | » | 15 53 |
| Lierre à Turnhout | 7 545 | 20 873 | 68 217 | » | 96 63 |
| Luxembourg (Grande Cie du) | 99 447 | 132 637 | 147 937 | » | 380 021 |
| Pepinster à Spa | 48 129 | 34 708 | 63 967 | 3 038 | 149 84 |
| Totaux partiels | 357 746 | 406 006 | 669 678 | 10 195 | 1 443 62 |
| Société anonyme d'exploitation (10) | 41 704 | 58 116 | 156 171 | » | 255 991 |
| Charleroi à la frontière de France | 71 554 | 38 601 | 18 608 | » | 128 76 |
| Liége à Namur et à Givet | 166 867 | 92 374 | 41 680 | » | 300 921 |
| Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain | 50 342 | 8 126 | 18 257 | 384 | 77 10 |
| Totaux partiels | 288 763 | 139 101 | 78 545 | 384 | 506 79 |
| Totaux généraux | 1 946 966 | 1 290 185 | 1 751 802 | 48 357 | 5 036 71 |

**...nternationaux et transit. — Année 1866.**

| BAGAGES taxés au minimum et au poids. | Finances. | Équipages. | ANIMAUX. Grande vitesse. | Petite vitesse. 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | Recette TOTALE. | RECETTE générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (1) 257 893 | » | » | » | » | » | » | » | 3 088 194 |
| 9 167 | » | 106 | » | » | » | » | 13 138 | 126 645 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 3 204 |
| 1 607 | » | » | » | » | » | » | » | 16 043 |
| (3) 2 274 | 1 329 | 53 | 101 | 129 | 133 | 2 982 | 3 345 | 103 292 |
| 478 | 50 | » | » | » | » | » | 268 | 7 991 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 55 596 | 12 451 | 1 523 | » | » | » | » | (4) 11 348 | 594 502 |
| 1 731 | 448 | » | 98 | 307 | 129 | 683 | 1 217 | 66 049 |
| » | 46 | » | » | » | » | » | » | 46 |
| 1 168 | 147 | 6 | » | » | » | » | (5) 1 284 | 18 135 |
| (6) 2 297 | 750 | 30 | » | 400 | 556 | 636 | 1 592 | 101 304 |
| (7) 21 080 | 4 367 | 377 | 933 | 763 | 2 514 | 15 894 | 20 104 | 425 889 |
| (9) 10 707 | 1 535 | 242 | 864 | 98 | 103 | 129 | 1 194 | 163 520 |
| 106 045 | 21 123 | 2 337 | 1 996 | 1 697 | 3 435 | 20 324 | 53 490 | 1 626 620 |
| 9 866 | 5 073 | 129 | 2 099 | 892 | 1 118 | 5 466 | 9 575 | 280 634 |
| 16 634 | 6 015 | 501 | » | » | » | » | 830 | 152 743 |
| 39 100 | 13 502 | 1 207 | » | » | » | » | 6 235 | 360 965 |
| 4 680 | 166 | » | » | » | » | » | 471 | 82 426 |
| 60 414 | 19 683 | 1 708 | » | » | » | (11) | 7 536 | 596 134 |
| 434 218 | 45 879 | 4 174 | 4 095 | 2 589 | 4 553 | 25 790 | 70 601 | 5 591 582 |

**Recettes des transports en services mixte[s]**

N° XIII (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum. | Express. Au poids. | Grande vitesse. Au minimum. | Grande vitesse. Au poids. | Recette TOTALE. |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') | » | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 655 | » | 27 522 | 28 177 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | » | » | » | » |
| Centre et Baume à Marchienne | 1 626 | 1 443 | 3 158 | 7 970 | 14 197 |
| Chimay | » | 106 | » | 623 | 729 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 16 271 | 5 923 | 17 370 | 146 232 | 185 796 |
| Manage à Wavre | 5 555 | 196 | 9 271 | 3 101 | 18 123 |
| Manage à Piéton | 70 | » | 57 | 79 | 206 |
| Liége à Maestricht | » | 422 | » | 1 657 | 2 079 |
| Lierre à Turnhout | 2 141 | 1 429 | 3 071 | 15 878 | 22 519 |
| Luxembourg (Grande Compagnie du) | 12 390 | 2 218 | 65 747 | 45 440 | 125 795 |
| Pepinster à Spa | 2 115 | 1 231 | 2 190 | 7 719 | 13 255 |
| Totaux partiels | 40 168 | 13 623 | 100 864 | 256 221 | 410 876 |
| Société anonyme d'exploitation (10) | 15 115 | 2 144 | 18 004 | 58 341 | 93 604 |
| Charleroy à la frontière de France | » | » | » | 34 842 | 34 842 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 83 991 | 83 991 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | » | » | » | 1 640 | 1 640 |
| Totaux partiels | » | » | (11) | 120 473 | 120 473 |
| Totaux généraux | 55 283 | 15 767 | 118 868 | 435 095 | 624 953 |

**...internationaux et transit. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au minimum. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | Frais accessoires. | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | » | » | » | » | (2) 947 287 | 3 088 194 | » |
| » | 42 211 | 31 279 | 239 965 | 49 894 | 25 415 | 416 941 | » | 126 645 | 543 586 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 3 204 | 3 204 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 16 043 | 16 043 |
| » | 15 235 | 30 782 | 259 061 | 463 457 | » | 782 732 | 160 860 | 103 292 | 1 046 884 |
| » | 1 048 | 3 445 | 1 213 | 8 408 | 258 | 15 101 | » | 7 991 | 23 092 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1 903 | 180 706 | 202 043 | 181 025 | 815 398 | 62 858 | 1 629 729 | » | 594 502 | 2 224 231 |
| 483 | 9 049 | 14 020 | 26 501 | 138 722 | 5 766 | 212 664 | 69 467 | 66 049 | 348 180 |
| 256 | 1 848 | 3 113 | 6 767 | 61 856 | 628 | 74 674 | » | 46 | 74 720 |
| » | 5 982 | 6 861 | 2 976 | 55 785 | 992 | 74 675 | » | 18 135 | 92 810 |
| » | 21 431 | 6 988 | 440 | » | 9 993 | 61 371 | » | 101 304 | 162 675 |
| 22 822 | 285 568 | 541 197 | 475 010 | 2 555 753 | 29 078 | 4 035 223 | (8) 136 142 | 425 889 | 4 597 254 |
| » | 7 085 | 7 611 | 20 438 | 26 030 | 10 123 | 84 542 | 7 680 | 163 520 | 255 742 |
| 25 464 | 570 163 | 847 339 | 1 213 396 | 4 175 303 | 145 111 | 7 387 652 | 374 149 | 1 626 620 | 9 388 421 |
| 8 566 | 106 990 | 117 390 | 117 956 | 439 482 | 40 478 | 927 304 | » | 280 634 | 1 207 938 |
| » | » | » | 986 757 | » | » | 1 021 599 | 264 607 | 152 743 | 1 438 949 |
| » | » | » | 728 699 | » | » | 812 690 | 157 342 | 360 965 | 1 330 997 |
| » | » | » | 74 761 | » | » | 76 401 | » | 82 426 | 158 827 |
| » | » | (11) | 1 790 217 | » | » | 1 910 690 | 421 949 | 596 134 | 2 928 773 |
| 34 030 | 677 153 | 964 729 | 3 121 569 | 4 614 785 | 185 589 | 10 225 646 | 1 743 385 | 5 591 582 | 13 525 132 |

**Recettes générales des transport**

N° XIV.

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette totale. |
| État Belge (sa quote-part) (1) | 2 819 432 | 2 454 849 | 6 737 592 | 309 422 | 12 321 295 |
| Dendre et Waes (2) | 48 434 | 88 116 | 449 088 | 15 746 | 601 384 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (2) | 31 537 | 26 788 | 97 186 | 1 888 | 157 399 |
| Tournai à Jurbise (2) (3) | 31 801 | 42 334 | 176 252 | 4 921 | 255 308 |
| (Exploitation de l'État) | 2 931 204 | 2 612 087 | 7 460 118 | 331 977 | 13 335 386 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 30 099 | 99 962 | 219 014 | 11 571 | 360 646 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 67 081 | 249 207 | 189 766 | 35 039 | 541 093 |
| Bruges à Blankenberghe | 16 462 | 26 841 | 40 104 | » | 83 407 |
| Centre et Baume à Marchienne | 10 467 | 30 965 | 168 291 | » | 209 723 |
| Chimay | 3 351 | 10 885 | 60 809 | » | 75 045 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | 226 632 |
| Grand Central Belge | 274 503 | 445 200 | 1 294 395 | » | 2 014 098 |
| Manage à Wavre | 7 100 | 32 588 | 138 111 | » | 177 799 |
| Manage à Piéton | 17 | 56 | 402 | » | 475 |
| Liége à Maestricht | 26 921 | 60 552 | 189 224 | » | 276 697 |
| Lierre à Turnhout | 8 627 | 27 945 | 108 168 | » | 144 740 |
| G. C. Luxembourg — Ancienne ligne | 255 266 | 542 438 | 763 931 | » | 1 561 635 |
| G. C. Luxembourg — Ligne de l'Ourthe | 12 969 | 23 331 | 71 046 | » | 107 346 |
| Pepinster à Spa | 51 247 | 40 569 | 94 367 | 6 562 | 192 745 |
| Totaux partiels | 764 110 | 1 590 539 | 3 337 628 | 53 172 | 5 972 081 |
| Société annonyme d'exploitation (11) | 127 391 | 379 191 | 1 015 293 | » | 1 571 452 |
| Charleroi à la frontière de France | 85 343 | 71 453 | 119 246 | » | 276 042 |
| Liége à Namur et Givet | 350 097 | 333 978 | 647 977 | » | 1 332 052 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | 59 352 | 27 404 | 70 359 | 845 | 157 960 |
| Totaux partiels | 494 792 | 432 835 | 837 582 | 845 | 1 766 054 |
| Totaux généraux | 4 317 497 | 5 014 652 | 12 650 621 | 385 994 | 22 644 973 |

**…ns les services réunis. — Année 1866.**

| BAGAGES taxés au minimum et au poids. | Finances. | Équipages. | ANIMAUX. Grande vitesse. | Petite vitesse. 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | Recette TOTALE. | RECETTE générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 480 428 | 185 233 | 11 626 | 52 946 | 31 886 | 33 275 | 403 744 | 521 851 | 13 529 433 |
| 7 504 | 10 689 | 244 | 405 | 923 | 1 091 | 3 518 | 5 937 | 625 758 |
| 4 484 | 1 021 | 135 | 277 | 281 | 401 | 1 012 | 1 971 | 165 010 |
| 6 676 | 2 027 | 252 | 502 | 484 | 520 | 3 104 | 4 610 | 268 873 |
| 508 092 | 198 970 | 12 257 | 54 130 | 33 574 | 35 287 | 411 378 | 534 369 | 14 589 074 |
| 18 721 | » | 133 | » | » | » | » | 25 906 | 405 406 |
| 13 090 | » | » | » | » | » | » | 21 869 | 576 052 |
| 2 195 | 326 | 90 | » | » | » | » | » | 86 018 |
| (…) 3 464 | 1 446 | 53 | 101 | 156 | 209 | 3 529 | 3 995 | 218 681 |
| 1 795 | 659 | 49 | » | » | » | » | 2 909 | 80 457 |
| 1 860 | » | » | » | » | » | » | 11 658 | 240 150 |
| 92 414 | 15 080 | 3 109 | » | » | » | » | (7) 65 407 | 2 190 108 |
| 2 878 | 556 | » | 98 | 489 | 312 | 1 254 | 2 153 | 183 386 |
| 2 | 46 | » | » | » | » | » | » | 523 |
| 11 793 | 450 | 54 | » | » | » | » | (8) 3 357 | 292 351 |
| 3 230 | 860 | 30 | » | 805 | 782 | 1 015 | 2 602 | 151 462 |
| 57 416 | 5 731 | 2 677 | 5 847 | 5 649 | 9 173 | 124 316 | 144 965 | 1 772 444 |
| 3 500 | 780 | » | 40 | 94 | 205 | 958 | 1 297 | 112 923 |
| 11 302 | 1 628 | 242 | 962 | 103 | 111 | 226 | 1 402 | 207 319 |
| 223 660 | 27 562 | 6 437 | 7 048 | 7 296 | 10 792 | 131 298 | 287 540 | 6 517 280 |
| 25 696 | 9 336 | 153 | 11 130 | 1 843 | 2 373 | 10 574 | 36 066 | 1 642 703 |
| 22 365 | 7 081 | 929 | » | » | » | » | 5 481 | 311 898 |
| 69 693 | 18 026 | 1 570 | » | » | » | » | 30 336 | 1 451 677 |
| 6 735 | 394 | 55 | » | » | » | » | 1 060 | 166 204 |
| 98 793 | 25 501 | 2 554 | » | » | » | (12) | 36 877 | 1 929 779 |
| 856 241 | 261 369 | 21 401 | 72 308 | 42 713 | 48 452 | 553 250 | 894 852 | 24 678 836 |

Recettes générales des transport

N° XIV (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | | Recett |
| | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. | TOTALE |
| État Belge (sa quote-part) (1) | 361 387 | 43 781 | 251 575 | 1 712 425 | 2 369 1 |
| Dendre-et-Waes (2) | 16 276 | 250 | 19 847 | 102 786 | 139 1 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (2) | 2 373 | 3 | 2 115 | 13 867 | 18 3 |
| Tournai à Jurbise (2) (3 | 4 079 | 128 | 3 599 | 22 329 | 30 1 |
| (Exploitation de l'État) | 384 115 | 44 162 | 277 136 | 1 851 407 | 2 556 8 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 655 | » | 42 275 | 42 9 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 3 244 | » | 5 301 | 8 5 |
| Centre et Baume à Marchienne | 2 544 | 1 625 | 5 556 | 10 014 | 19 7 |
| Chimay | » | 286 | » | 8 305 | 8 5 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 40 769 | 8 964 | 65 383 | 278 213 | 393 3 |
| Manage à Wavre | 7 167 | 196 | 12 209 | 4 915 | 24 4 |
| Manage à Piéton | 70 | » | 57 | 79 | 2 |
| Liége à Maestricht | » | 1 350 | » | 7 770 | 9 1 |
| Lierre à Turnhout | 2 593 | 1 610 | 3 977 | 19 171 | 27 3 |
| Luxembourg. { Ancienne ligne | 20 134 | 3 807 | 97 217 | 78 415 | 199 5 |
| Luxembourg. { Ligne de l'Ourthe | 421 | 514 | 1 269 | 6 860 | 9 0 |
| Pepinster à Spa | 2 385 | 1 287 | 2 643 | 8 193 | 14 5 |
| Totaux partiels. | 76 083 | 23 538 | 188 311 | 469 511 | 757 4 |
| Société anonyme d'exploitation (11) | 26 530 | 2 714 | 37 241 | 119 904 | 186 3 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 46 290 | 46 2 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 173 590 | 173 5 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | » | » | » | 3 715 | 3 7 |
| Totaux partiels. | » | » | (12) | 223 595 | 223 3 |
| Totaux généraux. | 486 728 | 70 414 | 502 688 | 2 664 417 | 3 724 2 |

**…ous les services réunis. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. | | | | | | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Petite vitesse. | | | | | Frais accessoires. | | | | |
| …péditions taxées au minimum. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | | | | | |
| 185 566 | 2 747 464 | 2 240 861 | 1 823 504 | 10 031 646 | 917 875 | 20 316 084 | 1 263 037 | 13 529 433 | 35 108 554 |
| 21 124 | 151 255 | 115 524 | 71 062 | 639 042 | 47 157 | 1 184 323 | 12 990 | 625 758 | 1 823 071 |
| 2 564 | 38 078 | 21 561 | 22 020 | 59 572 | 3 983 | 166 136 | 56 | 165 010 | 331 202 |
| 4 706 | 59 811 | 57 846 | 80 096 | 412 151 | 12 411 | 657 156 | 118 | 268 873 | 926 147 |
| 213 960 | 2 996 608 | 2 435 792 | 1 996 682 | 11 142 411 | 981 426 | 22 323 699 | (4) 1 276 201 | 14 589 074 | 38 188 974 |
| » | 60 398 | 82 796 | 297 095 | (5) 106 540 | 47 257 | 637 016 | 135 460 | 405 406 | 1 177 882 |
| » | » | » | » | » | » | (9) 277 433 | 18 271 | 576 052 | 871 756 |
| » | 1 206 | 1 528 | 9 609 | » | » | 20 888 | 10 871 | 86 018 | 117 777 |
| » | 22 400 | 47 108 | 435 372 | 798 079 | » | 1 322 698 | 160 860 | 218 681 | 1 702 239 |
| » | 11 161 | 18 362 | 20 237 | 226 516 | 17 150 | 302 017 | 40 032 | 80 457 | 422 506 |
| » | » | » | » | » | » | (9) 79 549 | 4 621 | 240 150 | 324 320 |
| 7 138 | 411 153 | 323 195 | 1 254 502 | 3 908 270 | 162 818 | 6 460 405 | 97 245 | 2 190 108 | 8 747 758 |
| 611 | 13 149 | 20 113 | 32 914 | 187 837 | 9 115 | 288 226 | 69 467 | 183 386 | 541 079 |
| 256 | 1 848 | 3 113 | 6 767 | 61 856 | 628 | 74 674 | » | 523 | 75 197 |
| » | 18 530 | 13 003 | 25 337 | 150 896 | 3 824 | 220 710 | 8 870 | 292 351 | 521 931 |
| » | 28 667 | 18 637 | 5 884 | 4 328 | 15 138 | 100 005 | 3 847 | 151 462 | 255 314 |
| 41 193 | 348 769 | 575 963 | 855 194 | 3 352 931 | 46 534 | 5 420 157 | (10) 184 941 | 1 772 444 | 7 377 542 |
| 1 667 | 12 016 | 6 765 | 24 050 | 172 967 | 6 311 | 232 840 | 1 320 | 112 923 | 347 083 |
| » | 11 580 | 15 453 | 26 730 | 40 916 | 13 929 | 123 116 | 11 905 | 207 319 | 342 340 |
| 50 865 | 940 877 | 1 126 036 | 2 993 691 | 9 011 136 | 322 704 | 15 559 734 | 747 710 | 6 517 280 | 22 824 724 |
| 14 642 | 185 524 | 219 677 | 156 416 | 753 006 | 89 970 | 1 615 321 | 882 426 | 1 642 703 | 4 140 450 |
| » | » | » | 1 573 152 | » | 2 199 | 1 621 641 | 264 607 | 311 898 | 2 198 146 |
| » | » | » | 3 232 485 | » | 5 927 | 3 412 002 | 161 000 | 1 451 677 | 5 024 679 |
| » | » | » | 1 359 603 | » | » | 1 363 318 | 39 512 | 166 204 | 1 569 034 |
| » | » | (12) | 6 165 240 | » | 8 126 | 6 396 961 | 465 119 | 1 929 779 | 8 791 859 |
| 279 467 | 4 123 009 | 3 781 505 | 11 312 029 | 20 906 553 | 1 402 226 | 45 895 715 | 3 371 456 | 24 678 836 | 73 946 007 |

**Recettes générales des transpor**

N° XIV *bis*.

| CHEMINS DE FER. | | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette TOTALE. |
| Service intérieur. | Flandre occidentale | 51 859 | 197 982 | 418 610 | » | 668 45 |
| | Gand à Selzaete | 3 496 | 10 864 | 40 143 | » | 54 50 |
| | Hainaut et Flandres | 18 091 | 76 643 | 243 398 | » | 338 13 |
| | Lichtervelde à Furnes | 1 654 | 7 737 | 37 083 | » | 46 47 |
| | Tamines à Landen | 5 505 | 14 084 | 87 568 | » | 107 157 |
| | Totaux partiels | 80 605 | 307 310 | 826 802 | » | 1 214 717 |
| Service commun. | Flandre occidentale | 5 082 | 13 765 | 32 320 | » | 51 167 |
| | Gand à Selzaete | » | » | » | » | » |
| | Lichtervelde à Furnes | » | » | » | » | 49 577 |
| | Totaux partiels | 5 082 | 13 765 | 32 320 | » | 100 744 |
| Services mixtes. | Flandre occidentale | 30 014 | 34 487 | 73 314 | » | 137 815 |
| | Gand à Selzaete | » | » | » | » | » |
| | Hainaut et Flandres | 11 416 | 23 105 | 81 976 | » | 116 497 |
| | Lichtervelde à Furnes | 274 | 524 | 881 | » | 1 67 |
| | Tamines à Landen | » | » | » | » | » |
| | Totaux partiels | 41 704 | 58 116 | 156 171 | » | 255 991 |
| Tous services réunis. | Flandre occidentale | 86 955 | 246 234 | 524 244 | » | 857 43 |
| | Gand à Selzaete | 3 496 | 10 864 | 40 143 | » | 54 50 |
| | Hainaut et Flandres | 29 507 | 99 748 | 325 374 | » | 454 6 |
| | Lichtervelde à Furnes | 1 928 | 8 261 | 37 964 | | 97 73 |
| | Tamines à Landen | 5 505 | 14 084 | 87 568 | | 107 157 |
| | Totaux généraux | 127 391 | 379 191 | 1 015 298 | » | 1 571 45 |

le la Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

| BAGAGES taxés au minimum et au poids. | Finances. | Équipages. | ANIMAUX. Grande vitesse. | Petite vitesse. 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | Recette TOTALE. | RECETTE générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 256 | 1 885 | » | 8 821 | 648 | 876 | 3 405 | 13 750 | 692 342 |
| 516 | 84 | » | » | 69 | 30 | 450 | 549 | 55 652 |
| 3 500 | 1 216 | » | » | » | » | » | 5 500 | 348 348 |
| 256 | 23 | » | » | 64 | 26 | 82 | 172 | 46 925 |
| (1) 1 348 | 577 | 24 | 77 | 70 | 135 | 2 133 | (2) 2 915 | 112 021 |
| 13 876 | 3 785 | 24 | 8 898 | 851 | 1 067 | 6 070 | 22 886 | 1 255 288 |
| 946 | 341 | » | 210 | 170 | 323 | 1 171 | 1 874 | 54 328 |
| » | 1 | » | » | » | » | » | » | (3) 1 |
| 1 008 | 136 | » | » | » | » | » | 1 731 | (4) 52 452 |
| 1 954 | 478 | » | 210 | 170 | 323 | 1 171 | 3 605 | 106 781 |
| 6 797 | 3 066 | 63 | 1 160 | 833 | 1 012 | 2 793 | 5 798 | 153 539 |
| 2 874 | 8 | » | » | » | » | » | » | 2 882 |
| 195 | 1 669 | 66 | 939 | 48 | 77 | 2 545 | 3 609 | 122 036 |
| » | 296 | » | » | 11 | 20 | 128 | 168 | 2 143 |
| » | 34 | » | » | » | » | » | » | 34 |
| 9 866 | 5 073 | 129 | 2 099 | 892 | 1 118 | 5 466 | 9 575 | 280 634 |
| 15 999 | 5 292 | 63 | 10 101 | 1 651 | 2 211 | 7 369 | 21 422 | 900 209 |
| 516 | 93 | » | » | 69 | 30 | 450 | 549 | 55 661 |
| 6 374 | 2 885 | 66 | 939 | 48 | 77 | 2 545 | 9 109 | 473 063 |
| 1 459 | 455 | » | » | 75 | 55 | 210 | 2 071 | 101 715 |
| 1 348 | 611 | 24 | » | » | » | » | 2 915 | 112 055 |
| 25 696 | 9 336 | 153 | 11 130 | 1 843 | 2 373 | 10 574 | 36 066 | 1 642 703 |

**Recette générale des transports**

N° XIV *bis* (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | | ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum. | Express. Au poids. | Grande vitesse. Au minimum. | Grande vitesse. Au poids. | Recette totale. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Service intérieur. | Flandre occidentale | 4 342 | 231 | 5 869 | 23 858 | 34 300 |
| | Gand à Selzaete | 86 | 18 | 653 | 1 195 | 1 952 |
| | Hainaut et Flandres | 4 484 | 228 | 7 817 | 22 455 | 34 984 |
| | Lichtervelde à Furnes (1) | 103 | 1 | 279 | 591 | 974 |
| | Tamines à Landen (2) | 169 | 53 | 3 083 | 5 506 | 8 811 |
| | Totaux partiels | 9 184 | 531 | 17 701 | 53 605 | 81 021 |
| Service commun. | Flandre occidentale | 1 144 | 29 | 1 006 | 050 | 7 229 |
| | Gand à Selzaete (3) | » | » | » | 1 | 1 |
| | Lichtervelde à Furnes (4) et (5) | 1 087 | 10 | 530 | 2 907 | 4 534 |
| | Totaux partiels | 2 231 | 39 | 1 536 | 7 958 | 11 764 |
| Services mixtes. | Flandre occidentale | 9 285 | 1 252 | 10 980 | 34 459 | 55 976 |
| | Gand à Selzaete | 21 | 107 | 42 | 114 | 284 |
| | Hainaut et Flandres (6) | 4 973 | 675 | 6 065 | 19 547 | 31 260 |
| | Lichtervelde à Furnes (7) | 779 | 76 | 694 | 3 544 | 5 093 |
| | Tamines à Landen | 57 | 34 | 223 | 677 | 991 |
| | Totaux partiels | 15 115 | 2 144 | 18 004 | 58 341 | 93 604 |
| Tous services réunis. | Flandre occidentale | 14 771 | 1 512 | 17 855 | 63 367 | 97 505 |
| | Gand à Selzaete (8) | 107 | 125 | 695 | 1 310 | 2 237 |
| | Hainaut et Flandres (9) | 9 457 | 903 | 13 882 | 42 002 | 66 244 |
| | Lichtervelde à Furnes (10) | 1 969 | 87 | 1 503 | 7 042 | 10 601 |
| | Tamines à Landen (11) | 226 | 87 | 3 306 | 6 183 | 9 802 |
| | Totaux généraux | 26 530 | 2 714 | 37 241 | 119 904 | 186 389 |

e la Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

| MARCHANDISES. | | | | | | | TOTAL des articles de messageries et des marchandises. | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Petite vitesse. | | | | | | Frais accessoires. | | | | |
| xpéditions taxées au minimum. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | | | | | | |
| 1 091 | 33 703 | 34 845 | 2 051 | 139 644 | | 28 032 | 273 666 | (12) 310 199 | 692 342 | 1 276 207 |
| 76 | 965 | 497 | 1 030 | 2 089 | | 661 | 7 290 | 521 | 55 652 | 63 463 |
| 3 655 | 28 693 | 37 571 | 18 631 | 132 709 | | 11 970 | 268 213 | 75 920 | 348 348 | 692 481 |
| 21 | 330 | 950 | 326 | 92 | | 433 | 6 126 | (12) 201 732 | 46 925 | 254 783 |
| 1 077 | 7 353 | 15 376 | 9 842 | 33 021 | | 4 637 | 80 117 | 294 054 | 112 021 | 486 192 |
| 5 920 | 71 064 | 89 239 | 31 880 | 307 555 | | 45 733 | 635 412 | 882 426 | 1 255 288 | 2 773 126 |
| 91 | 4 450 | 7 753 | 3 565 | 5 544 | | 1 667 | 30 299 | » | 54 328 | 84 627 |
| 65 | 5 | 53 | 10 | 93 | | 4 | 166 | » | 1 | 167 |
| » | 3 015 | 5 242 | 3 005 | 332 | | 2 088 | 22 140 | » | 52 452 | 74 592 |
| 156 | 7 470 | 13 048 | 6 580 | 5 969 | | 3 759 | 52 605 | » | 106 781 | 159 386 |
| 5 116 | 63 532 | 84 676 | 81 177 | 80 341 | | 27 762 | 398 580 | » | 153 539 | 552 119 |
| 17 | 290 | 617 | 290 | 5 015 | | 142 | 6 655 | » | 2 882 | 6 663 |
| 3 068 | 39 281 | 26 136 | 23 929 | 299 427 | | 9 422 | 432 523 | » | 122 036 | 557 238 |
| 227 | 2 023 | 3 790 | 11 746 | 7 004 | | 2 419 | 35 140 | » | 2 143 | 37 478 |
| 138 | 1 864 | 2 171 | 814 | 47 695 | | 733 | 54 406 | » | 34 | 54 440 |
| 8 566 | 106 990 | 117 390 | 117 956 | 439 482 | | 40 478 | 927 304 | » | 280 634 | 1 207 938 |
| 6 298 | 101 685 | 127 274 | 86 793 | 225 529 | | 57 461 | 702 545 | (12) 310 199 | 900 209 | 1 912 953 |
| 93 | 1 280 | 1 167 | 1 330 | 7 197 | | 807 | 14 111 | 521 | 55 661 | 70 293 |
| 6 723 | 67 974 | 63 707 | 42 560 | 432 136 | | 21 392 | 700 736 | 75 920 | 473 063 | 1 249 719 |
| 313 | 5 368 | 9 982 | 15 077 | 7 428 | | 4 940 | 63 406 | (12) 201 732 | 101 715 | 366 853 |
| 1 215 | 9 217 | 17 547 | 10 656 | 80 716 | | 5 370 | 134 523 | (13) 294 054 | 112 055 | 540 632 |
| 14 642 | 185 524 | 219 677 | 156 416 | 753 006 | | 89 970 | 1 615 321 | 882 426 | 1 642 703 | 4 140 450 |

Nº XV. **Recette moyenne des transports par unité de tra**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette TOTALE. |
| État Belge (sa quote-part) . . . . . . . . . | 3,673 | 1,618 | 0,740 | 1,248 | 1,050 |
| Dendre et Waes . . . . . . . . . . . . . | 1,660 | 0,872 | 0,617 | 0,631 | 0,681 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille . . . . . . | 1,095 | 0,542 | 0,287 | 0,256 | 0,371 |
| Tournai à Jurbise . . . . . . . . . . . . | 1,021 | 0,577 | 0,326 | 0,317 | 0,387 |
| (Exploitation de l'État) . . . . . . . . . . | 3,819 | 1,722 | 0,819 | 1,339 | 1,146 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . . . . . | 2,284 | 1,452 | 0,761 | 0,537 | 0,922 |
| Id. par unité kilométrique . . . . | 0,091 | 0,071 | 0,045 | 0,022 | 0,050 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . . | 2,673 | 1,414 | 0,779 | 1,483 | 1,155 |
| Id. par unité kilométrique . . . . . . . | 0,091 | 0,062 | 0,042 | » | » |
| Bruges à Blankenberghe. . . . . . . . . | 1,273 | 0,879 | 0,569 | » | 0,732 |
| Id. par unité kilométrique. . . . . . . | 0,085 | 0,061 | 0,042 | » | 0,053 |
| Centre et Baume à Marchienne . . . . . . | 0,973 | 0,660 | 0,421 | » | 0,459 |
| Chimay . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,079 | 1,418 | 0,843 | » | 0,922 |
| Id. par unité kilométrique . . . . . . . | 0,150 | 0,102 | 0,061 | » | 0,067 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . . . . . | » | » | » | » | 0,723 |
| Grand Central Belge . . . . . . . . . . | 3,976 | 1,785 | 0,809 | » | 1,050 |
| Id. par unité kilométrique . . . . . . . | » | » | » | » | 0,500 |
| Manage à Wavre . . . . . . . . . . . . | 1,181 | 0,515 | 0,603 | » | 0,596 |
| Manage à Piéton . . . . . . . . . . . . | 0,810 | 0,376 | 1,264 | » | 0,973 |
| Liége à Maestricht. . . . . . . . . . . . | 1,596 | 0,928 | 0,518 | » | 0,618 |
| Lierre à Turnhout . . . . . . . . . . . . | 2,056 | 1,480 | 0,906 | » | 1,016 |
| G. C. Luxembourg { Ancienne ligne . . . . | 3,084 | 1,913 | 0,874 | » | 1,250 |
| G. C. Luxembourg { Ligne de l'Ourthe. . . . | 2,646 | 1,485 | 0,815 | » | 0,998 |
| Pepinster à Spa. . . . . . . . . . . . . | 1,727 | 1,227 | 0,707 | 0,466 | 0,917 |
| Moyennes particulières (4). . . | 2,758 | 1,509 | 0,744 | 0,897 | 0,984 |
| Société anonyme d'exploitation. . . . . . . | 2,072 | 1,213 | 0,689 | » | 0,551 |
| Charleroi à la frontière de France. . . . . . | 2,874 | 1,403 | 0,611 | » | 1,001 |
| Liége à Namur et Givet . . . . . . . . . | 3,425 | 1,594 | 0,775 | » | 1,161 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain. . . . . . | 1,417 | 0,646 | 0,465 | 0,322 | 0,664 |
| Moyennes partielles (5). . . | 2,846 | 1,429 | 0,708 | 0,322 | 1,063 |
| Moyennes générales. . . | 3,373 | 1,571 | 0,447 | 1,246 | 1,013 |
| Désignation de l'unité : | 1 voyageur. | | | | |

**et par unité kilométrique. — Année 1866.**

| Bagages taxés — Au minimum. | Bagages taxés — Au poids. | Finances. | Équipages. | Animaux. — Par expédition. — Grande vitesse. | Animaux. — Par expédition. — Petite vitesse. — 1re catégorie. | Animaux. — Par expédition. — Petite vitesse. — 2e catégorie. | Animaux. — Par expédition. — Petite vitesse. — 3e catégorie. | Animaux. — Par tête. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0,514 | 4,135 | 0,285 | 43,219 | 27,720 | 9,763 | 12,052 | 23,900 | » |
| 0,342 | 1,422 | 0,264 | 27,111 | 20,250 | 4,158 | 5,595 | 5,069 | » |
| 0,229 | 0,827 | 0,054 | 12,273 | 6,595 | 2,097 | 3,783 | 5,244 | » |
| 0,205 | 0,910 | 0,060 | 9,692 | 5,340 | 2,034 | 3,095 | 4,353 | » |
| 0,552 | 4,271 | 0,306 | 45,565 | 28,345 | 10,280 | 12,781 | 24,352 | » |
| » | 2,171 | » | » | » | » | » | » | 0,610 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 1,576 |
| » | 2,509 | » | » | » | » | » | » | 0,706 |
| » | 0,081 | » | » | » | » | » | » | 0,064 |
| » | 1,363 | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 0,092 | » | » | » | » | » | » | » |
| 0,500 | 1,605 | 0,496 | 26,500 | 5,611 | 4,216 | 3,800 | 7,672 | » |
| » | 2,097 | 0,441 | 16,333 | » | » | » | (6) | » |
| » | 0,069 | 0,017 | » | » | » | » | » | » |
| » | 16,035 | » | » | » | » | » | (1) | » |
| » | 4,044 | 0,563 | 37,915 | » | » | » | » | (2) 1,381 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 2,182 | 0,191 | » | 8,909 | 9,404 | 14,857 | 9,087 | » |
| » | 0,050 | 0,390 | » | » | » | » | » | » |
| » | 0,928 | 0,244 | 18,000 | » | » | » | (3) | » |
| 0,500 | 1,867 | 0,230 | 30,000 | » | 7,252 | 10,712 | 12,848 | » |
| 0,505 | 3,950 | 0,340 | 72,351 | 16,281 | 9,384 | 14,311 | 29,169 | » |
| 0,549 | 4,119 | 2,080 | » | 20,000 | 9,400 | 18,636 | 26,611 | » |
| 0,014 | 1,591 | 0,199 | 15,125 | 8,589 | 4,292 | 3,364 | 1,780 | » |
| 3,084 | | 0,418 | 42,033 | 14,209 | 8,727 | 12,868 | 25,734 | 0,959 |
| 0,038 | 2,973 | 0,235 | 25,500 | 19,190 | 5,706 | 8,099 | 10,542 | » |
| » | 2,258 | 0,072 | 22,659 | » | » | » | » | 17,455 |
| » | 3,457 | 0,152 | 29,623 | » | » | » | » | 15,345 |
| » | 1,163 | 0,756 | 18,333 | » | » | » | » | 1,169 |
| 2,609 | | 0,127 | 26,330 | » | » | » | » | 12,156 |
| 3,852 | | 0,269 | 40,747 | 24,216 | 9,630 | 12,455 | 24,055 | 0,638 |
| 1 quintal. | | 1 group ou 1,000 fr. | 1 équipage. | 1 expédition ou 1 waggon. | | | | 1 tête. |

N° XV (*suite*). **Recette moyenne des transports par unité de traf**

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | | Recette |
| | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. | TOTALE. |
| État Belge (sa quote-part) | 0,541 | 6,972 | 0,298 | 1,607 | » |
| Dendre et Waes | 0,139 | 3,378 | 0,218 | 1,088 | |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 0,035 | 0,333 | 0,050 | 0,359 | » |
| Tournai à Jurbise | 0,035 | 0,347 | 0,056 | 0,330 | » |
| (Exploitation de l'État) | 0,575 | 7,032 | 0,329 | 1,737 | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 1,036 | » | » | » |
| Id. par unité kilométrique | » | 0,416 | » | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » | » |
| Id. par unité kilométrique | » | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 4,900 | » | 1,172 | » |
| Id. par unité kilométrique | » | 0,328 | » | 0,079 | » |
| Centre et Baume à Marchienne | 0,233 | 4,380 | 0,352 | 0,410 | » |
| Chimay | 5,107 | 5,107 | » | 1,170 | » |
| Id. par unité kilométrique | » | 0,242 | » | 0,062 | » |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 0,438 | 8,737 | 0,675 | 1,548 | » |
| Id. par unité kilométrique | » | » | » | » | » |
| Manage à Wavre | » | 13,067 | 0,756 | 1,718 | » |
| Manage à Piéton | 0,512 | » | 0,399 | 0,705 | » |
| Liége à Maestricht | 0,330 | 5,870 | » | 0,699 | » |
| Lierre à Turnhout | 0,262 | 2,971 | 4,046 | 0,895 | » |
| G. C. Luxembourg { Ancienne ligne | 0,351 | 5,542 | 0,502 | 1,472 | » |
| G. C. Luxembourg { Ligne de l'Ourthe | 0,465 | 19,037 | 0,840 | 2,760 | » |
| Pepinster à Spa | 0,273 | 3,369 | 0,295 | 0,534 | » |
| Moyennes partielles (1) | 0,390 | 0,518 | 0,549 | 1,325 | » |
| Société anonyme d'exploitation | 0,365 | 5,619 | 0,421 | 0,998 | » |
| Charleroy à la frontière de France | » | » | » | 0,953 | » |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 1,567 | » |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | » | » | » | 1,116 | » |
| Moyennes partielles | » | » | » | 1,374 | » |
| Moyennes générales | 0,520 | 1,349 | 0,394 | 1,569 | » |
| Désignation de l'unité : | Expédition. | Quintal. | Expédition. | Quintal. | |

**t par unité kilométrique. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. | | | | | Moyennes générales. |
|---|---|---|---|---|---|
| Petite vitesse. | | | | | — Tarifs 1, 2, 3, au poids. |
| Au minimum. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | |
| 2,163 | 6,142 | 4,466 | 2,969 | 2,028 | 3,070 |
| 1,832 | 3,609 | 3,668 | 1,899 | 1,652 | 2,336 |
| 0,574 | 1,359 | 0,933 | 0,631 | 0,421 | 0,722 |
| 0,514 | 1,468 | 1,179 | 0,847 | 0,590 | 0,739 |
| 2,494 | 6,699 | 4,855 | 3,251 | 2,272 | 3,373 |
| » | 3,003 | 2,572 | 2,162 | 0,784 | 1,932 |
| » | 1,255 | 1,047 | 0,588 | 0,987 | 0,848 |
| » | » | » | » | » | 5,699 |
| » | » | » | » | » | 0,178 |
| » | 2,588 | 2,186 | 1,495 | » | 2,575 |
| » | 0,175 | 0,148 | 0,108 | » | 0,183 |
| » | 1,928 | 1,880 | 2,245 | 0,748 | 1,018 |
| » | 3,637 | 2,626 | 2,189 | 1,969 | 2,236 |
| » | 0,165 | 0,117 | 0,073 | 0,071 | 0,079 |
| » | » | » | » | » | 1,972 |
| 1,785 | 5,239 | 4,041 | 3,005 | 1,415 | 1,925 |
| » | » | » | » | » | » |
| 0,687 | 2,619 | 2,480 | 1,223 | 1,521 | 1,759 |
| 1,362 | 0,872 | 0,501 | 0,676 | 0,700 | 0,700 |
| » | 3,246 | 2,327 | 1,238 | 1,174 | 1,367 |
| » | 4,229 | 3,158 | 2,712 | 0,978 | 0,466 |
| 1,784 | 7,616 | 8,213 | 3,908 | 4,138 | 4,711 |
| 0,537 | 12,976 | 5,743 | 5,706 | 1,779 | 1,429 |
| » | 2,334 | 1,927 | 1,327 | 0,910 | 1,545 |
| 1,626 | 5,084 | 4,503 | 2,805 | 1,703 | 2,235 |
| 1,778 | 3,889 | 2,746 | 1,884 | 2,007 | 2,701 |
| » | » | » | 1,675 | » | 1,718 |
| » | » | » | 1,934 | » | 1,028 |
| » | » | » | 0,882 | » | 0,884 |
| » | » | » | 1,494 | » | 1,534 |
| 2,230 | 6,062 | 4,546 | 1,912 | 1,970 | 2,507 |

Expédition. Tonne.

Nº XVI. **Recette moyenne (en francs) des transport**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette TOTALE. |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge. . . . . . . . . (sa quote-part). . | 3 569 | 3 107 | 8 529 | 392 | 15 59 |
| Dendre-et-Waes. . . . . . id. . . | 448 | 816 | 4 158 | 146 | 5 50 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille. id. . . | 769 | 653 | 2 371 | 46 | 3 83 |
| Tournai à Jurbise . . . . . id. . . | 663 | 882 | 3 672 | 102 | 5 31 |
| (Exploitation de l'État) . . . . . . . . . . . | 3 710 | 3 307 | 9 443 | 420 | 16 88 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . . . . . | 324 | 1 075 | 2 355 | 124 | 3 87 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . . | 1 342 | 4 984 | 3 795 | 701 | 10 82 |
| Bruges à Blankenberghe. . . . . . . . . . | 1 097 | 1 789 | 2 674 | » | 5 56 |
| Centre et Baume à Marchienne. . . . . . . . | 194 | 573 | 3 117 | » | 3 88 |
| Chimay . . . . . . . . . . . . . . . . | 57 | 184 | 1 031 | » | 1 27 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . . . . . . | » | » | » | » | 4 72 |
| Grand-Central Belge . . . . . . . . . . . | 602 | 976 | 2 839 | » | 4 41 |
| Manage à Wavre . . . . . . . . . . . . . | 173 | 795 | 3 369 | » | 4 33 |
| Manage à Piéton . . . . . . . . . . . . . | 2 | 6 | 40 | » | 4 |
| Liége à Maestricht . . . . . . . . . . . . | 897 | 2 018 | 6 308 | » | 9 22 |
| Lierre à Turnhout . . . . . . . . . . . . | 233 | 755 | 2 924 | » | 3 91 |
| Luxembourg. Ancien réseau . . . . . . . . . | 1 166 | 2 477 | 3 488 | » | 7 13 |
| Luxembourg. Ligne de l'Ourthe. . . . . . . | 370 | 667 | 2 030 | » | 3 06 |
| Pepinster à Spa. . . . . . . . . . . . . . | 4 270 | 3 381 | 7 864 | 547 | 16 06 |
| Moyennes partielles. . . | 688 | 1 432 | 1 004 | 46 | 5 15 |
| Société anonyme d'exploitation . . . . . . . | 411 | 1 223 | 3 275 | » | 5 06 |
| Charleroi à la frontière de France . . . . . . | 2 753 | 2 305 | 3 847 | » | 8 90 |
| Liége à Namur et à Givet . . . . . . . . . | 2 778 | 2 651 | 5 143 | » | 10 57 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain . . . . . . | 1 290 | 596 | 1 530 | 18 | 3 43 |
| Moyennes partielles. . . | 2 438 | 2 132 | 4 125 | 4 | 8 69 |
| Moyennes générales. . . | 1 789 | 2 260 | 5 257 | 160 | 9 15 |

*N. B.* Pour l'État, les calculs sont établis sur 790 kilom., longueur renseignée au tableau VI, au lieu de 789,884 mètres, dans les comptes rendus de l'État.

**par kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.**

| Bagages taxés — Au minimum | Bagages taxés — Au poids. | Finances. | Équipages. | Animaux. — Grande vitesse. | Animaux. — Petite vitesse. — 1re catégorie. | Animaux. — Petite vitesse. — 2e catégorie. | Animaux. — Petite vitesse. — 3e catégorie. | Animaux. — Recette totale. | Recette générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 73 | 541 | 234 | 15 | 67 | 40 | 42 | 511 | 660 | 17 125 |
| 21 | 49 | 99 | 2 | 4 | 8 | 10 | 38 | 55 | 5 794 |
| 29 | 81 | 25 | 3 | 7 | 7 | 10 | 24 | 48 | 4 025 |
| 24 | 115 | 42 | 5 | 10 | 10 | 11 | 65 | 96 | 5 601 |
| 84 | 559 | 252 | 16 | 68 | 42 | 45 | 521 | 676 | 18 467 |
| » | 201 | » | 1 | » | » | » | » | 278 | 4 358 |
| » | 262 | » | » | » | » | » | » | 437 | 11 521 |
| » | 146 | 22 | 6 | » | » | » | » | » | 5 734 |
| 41 | 23 | 19 | 0,7 | 1 | 2 | 3 | 46 | 52 | 4 020 |
| » | 30 | 11 | 1 | » | » | » | » | 49 | 1 363 |
| » | 39 | » | » | » | » | » | » | 243 | 5 004 |
| » | 203 | 31 | 7 | » | » | » | » | (1) 137 | 4 795 |
| » | 70 | 13 | » | 2 | 12 | 8 | 31 | 53 | 4 473 |
| » | 0,2 | 5 | » | » | » | » | » | » | 53 |
| » | 393 | 15 | 2 | » | » | » | » | (2) 112 | 9 745 |
| 29 | 58 | 23 | 1 | » | 22 | 21 | 27 | 70 | 4 093 |
| 41 | 221 | 26 | 12 | 27 | 26 | 42 | 567 | 662 | 8 093 |
| 16 | 84 | 22 | » | 1 | 3 | 6 | 27 | 37 | 3 226 |
| 375 | 567 | 136 | 20 | 80 | 9 | 9 | 19 | 117 | 17 277 |
|  | 193 | 28 | 6 | 16 | 17 | 25 | 305 | 239 | 5 619 |
| 1 | 82 | 30 | 0,5 | 36 | 6 | 8 | 34 | 116 | 5 298 |
| » | 721 | 228 | 30 | » | » | » | » | 177 | 10 061 |
| » | 553 | 143 | 12 | » | » | » | » | 241 | 11 521 |
| » | 146 | 9 | 1 | » | » | » | » | 23 | 3 613 |
| » | 487 | 126 | 13 | » | » | » | » | 182 | 9 507 |
|  | 347 | 115 | 9 | 47 | 28 | 32 | 362 | 357 | 9 985 |

(1) 20 francs pour la grande vitesse, et 117 francs pour la petite vitesse.
(2) 67 francs id. 45 francs id.

Nº XVI (*suite.*) **Recette moyenne (en francs) des transport**

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | |
| | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids |
| État Belge. (sa quote-part) | 457 | 55 | 319 | 2 16[illegible] |
| Dendre-et-Waes. id. | 151 | 2 | 184 | 95[illegible] |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille id. | 58 | 0,07 | 52 | 33[illegible] |
| Tournai à Jurbise id. | 85 | 3 | 75 | 40[illegible] |
| (Exploitation de l'État) | 486 | 56 | 351 | 2 34[illegible] |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 7 | » | 45[illegible] |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 216 | » | 353 |
| Centre et Baume à Marchienne | 33 | 21 | 73 | 132 |
| Chimay | » | 5 | » | 141 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 85 | 19 | 137 | 582 |
| Manage à Wavre | 175 | 5 | 298 | 120 |
| Manage à Piéton | 7 | » | 6 | 8 |
| Liége à Maestricht | » | 45 | » | 250 |
| Lierre à Turnhout | 70 | 44 | 107 | 518 |
| Luxembourg. Ancien réseau | 92 | 17 | 444 | 358 |
| Luxembourg. Ligne de l'Ourthe | 12 | 15 | 36 | 196 |
| Pepinster à Spa | 199 | 107 | 220 | 683 |
| Moyennes partielles | 69 | 21 | 170 | 425 |
| Société anonyme d'exploitation | 86 | 9 | 120 | 387 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 1 49[illegible] |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 1 378 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | » | » | » | 81 |
| Moyennes partielles | » | » | » | 1 101 |
| Moyennes générales | 202 | 29 | 219 | 1 106 |

*N. B.* Pour l'État, les calculs sont établis sur 790 kilom., longueur renseignée au tableau VI, au lieu de 789,884 mètres, com[illegible] dans les comptes rendus de l'État.

**...ar kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. Petite vitesse. ...ditions ...ées au minimum. | MARCHANDISES. Petite vitesse. 1re classe. | MARCHANDISES. Petite vitesse. 2e classe. | MARCHANDISES. Petite vitesse. 3e classe. | MARCHANDISES. Petite vitesse. 4e classe et prix réduits. | MARCHANDISES. Frais accessoires. | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 235 | 3 478 | 2 837 | 2 308 | 12 698 | 1 162 | 25 717 | 1 590 | 17 125 | 44 441 |
| 195 | 1 400 | 1 070 | 658 | 5 917 | 437 | 10 966 | 120 | 5 794 | 16 880 |
| 62 | 929 | 526 | 537 | 1 453 | 97 | 4 052 | 1 | 4 025 | 8 078 |
| 98 | 1 246 | 1 205 | 1 660 | 8 586 | 259 | 13 691 | 3 | 5 601 | 19 295 |
| 271 | 3 793 | 3 083 | 2 528 | 14 104 | 1 242 | 28 258 | 1 615 | 18 467 | 48 340 |
| » | 649 | 890 | 3 195 | 1 146 | 508 | 6 850 | 1 457 | 4 358 | 12 665 |
|  | » | » | » | » | » | 5 549 | 365 | 11 521 | 17 435 |
| » | 81 | 102 | 641 | » | » | 1 393 | 725 | 5 734 | 7 852 |
| » | 295 | 620 | 5 729 | 10 501 | » | 17 404 | 2 117 | 4 020 | 23 541 |
| » | 189 | 311 | 343 | 3 839 | 291 | 5 119 | 679 | 1 363 | 7 161 |
| » | » | » | » | » | » | 1 657 | 96 | 5 004 | 6 757 |
| 15 | 860 | 676 | 2 624 | 8 176 | 341 | 13 515 | 203 | 4 795 | 18 513 |
| 15 | 321 | 490 | 803 | 4 581 | 222 | 7 030 | 1 694 | 4 473 | 13 197 |
| 25 | 185 | 311 | 677 | 6 185 | 63 | 7 467 | » | 53 | 7 520 |
| » | 618 | 433 | 844 | 5 030 | 128 | 7 357 | 296 | 9 745 | 17 398 |
| » | 775 | 504 | 159 | 117 | 409 | 2 703 | 104 | 4 093 | 6 900 |
| 188 | 1 593 | 2 630 | 3 905 | 15 310 | 213 | 24 750 | 844 | 8 093 | 33 687 |
| 49 | 344 | 193 | 687 | 4 942 | 180 | 6 653 | 38 | 3 226 | 9 917 |
| » | 965 | 1 288 | 2 227 | 3 409 | 1 161 | 10 259 | 992 | 17 277 | 28 528 |
| 46 | 851 | 1 019 | 2 709 | 8 155 | 292 | 12 934 | 622 | 5 169 | 18 725 |
| 47 | 598 | 709 | 505 | 2 429 | 290 | 5 211 | 2 847 | 5 298 | 13 356 |
| » | » | » | 50 747 | » | 71 | 52 311 | 8 536 | 10 061 | 70 908 |
| » | » | » | 25 654 | » | 47 | 27 079 | 1 278 | 11 521 | 39 878 |
| » | » | » | 29 556 | » | » | 29 637 | 859 | 3 613 | 34 109 |
| » | » | » | 30 371 | » | 40 | 31 512 | 2 291 | 9 507 | 43 310 |
| 116 | 1 712 | 1 570 | 4 697 | 8 682 | 582 | 18 314 | 1 345 | 9 985 | 29 644 |

**Recette moyenne des transpor**

N° XVII.

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Recette TOTALE. |
| État Belge (réseau exploité par l') | 0,286 | 0,255 | 0,729 | 0,033 | 1,303 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 0,062 | 0,271 | 0,594 | 0,301 | 0,978 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 0,211 | 0,783 | 0,597 | 0,110 | 1,701 |
| Bruges à Blankenberghe | 0,365 | 0,595 | 0,889 | » | 1,849 |
| Centre et Baume à Marchienne | 0,023 | 0,069 | 0,376 | » | 0,468 |
| Chimay | 0,029 | 0,095 | 0,531 | » | 0,655 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » | 1,017 |
| Grand-Central Belge | 0,128 | 0,208 | 0,603 | » | 0,939 |
| Manage à Wavre | 0,038 | 0,174 | 0,739 | » | 0,951 |
| Manage à Piéton | 0,0007 | 0,002 | 0,018 | » | 0,021 |
| Liége à Maestricht | 0,157 | 0,354 | 0,105 | » | 1,616 |
| Lierre à Turnhout | 0,077 | 0,252 | 0,975 | » | 1,304 |
| Luxembourg (Grande Cie du). Ligne ancienne | 0,097 | 0,205 | 0,289 | » | 0,591 |
| Luxembourg (Grande Cie du). Ligne de l'Ourthe | 0,074 | 0,133 | 0,404 | » | 0,611 |
| Pepinster à Spa | 0,957 | 0,757 | 1,761 | 0,123 | 3,598 |
| (Compagnies diverses) | 0,111 | 0,230 | 0,483 | 0,008 | 0,837 |
| Charleroi à la frontière de France | 0,240 | 0,201 | 0,336 | » | 0,777 |
| Liége à Namur et à Givet | 0,283 | 0,270 | 0,524 | » | 1,077 |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain | 0,185 | 0,085 | 0,219 | 0,003 | 0,492 |
| (Lignes nord belges) | 0,259 | 0,226 | 0,438 | 0,000 | 0,923 |
| Moyennes générales (1) | 0,214 | 0,243 | 0,610 | 0,021 | 1,093 |

(1) Non compris la Société d'exploitation.

**par train-kilomètre. — Année 1866.**

| BAGAGES TAXÉS | | Finances. | Équipages. | ANIMAUX. | | | | | RECETTE générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Grande vitesse. | Petite vitesse. | | | Recette TOTALE. | |
| Au minimum. | Au poids. | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | | |
| 0,007 | 0,043 | 0,019 | 0,001 | 0,005 | 0,003 | 0,004 | 0,040 | 0,052 | 1,425 |
| » | 0,051 | » | 0,0004 | » | » | » | » | 0,070 | 1,099 |
| » | 0,041 | » | » | » | » | » | » | 0,069 | 1,811 |
| » | 0,049 | 0,007 | 0,002 | » | » | » | » | » | 1,907 |
| 0,005 | 0,003 | 0,003 | 0,000 | 0,0002 | 0,0003 | 0,0004 | 0,008 | 0,009 | 0,488 |
| » | 0,016 | 0,006 | 0,0004 | » | » | » | » | 0,025 | 0,702 |
| » | 0,008 | » | » | » | » | » | » | 0,052 | 1,077 |
| » | 0,043 | 0,007 | 0,001 | 0,005 | » | 0,026 | » | (2) 0,031 | 1,021 |
| » | 0,015 | 0,003 | » | 0,0005 | 0,003 | 0,002 | 0,007 | 0,012 | 0,981 |
| » | 0,000 | 0,002 | » | | » | » | » | » | 0,023 |
| » | 0,069 | 0,003 | 0,0003 | 0,012 | » | 0,008 | » | (3) 0,020 | 1,708 |
| 0,010 | 0,020 | 0,006 | » | » | 0,007 | 0,007 | 0,009 | 0,023 | 1,365 |
| 0,003 | 0,018 | 0,002 | 0,001 | 0,002 | 0,002 | 0,004 | 0,047 | 0,055 | 0,670 |
| 0,003 | 0,017 | 0,004 | » | 0,0002 | 0,0005 | 0,001 | 0,005 | 0,007 | 0,642 |
| 0,084 | 0,127 | 0,030 | 0,005 | 0,018 | 0,002 | 0,002 | 0,004 | 0,026 | 3,870 |
| . | 0,032 | 0,005 | 0,001 | 0,002 | 0,0002 | 0,003 | 0,035 | 0,040 | 0,915 |
| » | 0,063 | 0,020 | 0,003 | » | » | » | » | 0,015 | 0,878 |
| » | 0,05 | 0,015 | 0,001 | » | » | » | » | 0,025 | 1,174 |
| » | 0,021 | 0,001 | 0,0002 | » | » | » | » | 0,003 | 0,517 |
| » | 0,057 | 0,001 | 0,001 | » | » | » | » | 0,019 | 1,001 |
| » | 0,005 | 0,002 | 0,001 | 0,003 | 0,002 | 0,003 | 0,038 | 0,054 | 1,155 |

(2) Fr. 0,005 pour la grande vitesse et fr. 0,026 pour la petite vitesse.
(3) Fr. 0,012 pour la grande vitesse et fr. 0,008 pour la petite vitesse.

**Recette moyenne des transport**

Nº XVII (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIES. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | |
| | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. |
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | 0,037 | 0,004 | 0,027 | 0,181 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 0,002 | » | 0,114 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 0,072 | » | 0,117 |
| Centre et Baume à Marchienne | 0,006 | 0,004 | 0,012 | 0,022 |
| Chimay | » | 0,002 | » | 0,072 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge | 0,019 | 0,004 | 0,030 | 0,130 |
| Manage à Wavre | 0 039 | 0,001 | 0,065 | 0,026 |
| Manage à Piéton | 0,004 | » | 0,002 | 0,013 |
| Liége à Maestricht | » | 0,008 | » | 0,045 |
| Lierre à Turnhout | 0,023 | 0,015 | 0,036 | 0,173 |
| Luxembourg (Grande Cie du). Ligne ancienne | 0,007 | 0,001 | 0,037 | 0,030 |
| Luxembourg (Grande Cie du). Ligne de l'Ourthe | 0,002 | 0,003 | 0,007 | 0,039 |
| Pepinster à Spa | 0,045 | 0,024 | 0,049 | 0,153 |
| (Compagnies diverses) | 0,012 | 0,004 | 0,003 | 0,071 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | 0,130 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 0,141 |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain | » | » | » | 0,012 |
| (Lignes Nord-Belges) | » | » | » | 0,117 |
| Moyennes générales (1) | 0,003 | 0,004 | 0,025 | 0,136 |

(1) Non compris la Société d'exploitation.

(2) Les calculs sont établis sur le parcours total des trains de toute nature. Si on établissait le calcul pour les voyageurs, le bagages et le tarif nº 1, sur le parcours des trains de voyageurs seulement, on aurait 2,561 fr. pour la recette brute d'un trai kilomètre-voyageur.

**par train-kilomètre. — Année 1866.**

| MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au maximum. | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | Frais accessoires. | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0,021 | 0,293 | 0,238 | 0,195 | 1,088 | 0,096 | 2,180 | 0,125 | 1,425 | (2) 3,730 |
| » | 0,164 | 0,224 | 0,805 | 0,289 | 0,128 | 1,726 | 0,367 | 1,099 | 3,192 |
| » | » | » | » | » | » | 0,872 | 0,057 | 1,811 | 2,740 |
| » | 0,027 | 0,034 | 0,213 | » | » | 0,463 | 0,241 | 1,907 | 2,611 |
| » | 0,050 | 0,105 | 0,972 | 1,782 | » | 2,953 | 0,359 | 0,488 | 3,800 |
| » | 0,097 | 0,160 | 0,177 | 1,976 | 0,150 | 2,634 | 0,349 | 0,702 | 3,685 |
| » | » | » | » | » | » | 0,357 | 0,021 | 1,077 | 1,455 |
| 0,003 | 0,192 | 0,151 | 0,584 | 1,821 | 0,076 | 3,010 | 0,045 | 1,021 | 4,076 |
| 0,003 | 0,070 | 0,108 | 0,176 | 1,005 | 0,049 | 1,542 | 0,371 | 0,981 | 2,894 |
| 0,011 | 0,081 | 0,136 | 0,296 | 2,709 | 0,028 | 3,270 | » | 0,023 | 3,293 |
| » | 0,108 | 0,076 | 0,148 | 0,882 | 0,022 | 1,289 | 0,052 | 1,708 | 3,049 |
| » | 0,258 | 0,168 | 0,053 | 0,039 | 0,136 | 0,901 | 0,035 | 1,365 | 2,301 |
| 0,015 | 0,132 | 0,218 | 0,323 | 1,268 | 0,018 | 2,049 | 0,070 | 0,670 | 2,789 |
| 0,010 | 0,068 | 0,039 | 0,137 | 0,984 | 0,036 | 1,325 | 0,008 | 0,642 | 1,975 |
| » | 0,216 | 0,288 | 0,499 | 0,764 | 0,260 | 2,298 | 0,222 | 3,870 | 6,390 |
| 0,008 | 0,143 | 0,171 | 0,455 | 1,367 | 0,049 | 2,181 | 0,105 | 0,915 | 3,201 |
| » | » | » | 4,427 | » | 0,006 | 4,563 | 0,744 | 0,878 | 6,185 |
| » | » | » | 2,614 | » | 0,005 | 2,760 | 0,130 | 1,174 | 4,064 |
| » | » | » | 4,234 | » | » | 4,246 | 0,124 | 0,517 | 4,887 |
| » | » | » | 3,223 | » | 0,001 | 3,341 | 0,243 | 1,001 | 4,585 |
| 0,015 | 0,210 | 0,190 | 0,595 | 1,075 | 0,078 | 2,295 | 0,129 | 1,155 | 3,579 |

En calculant les autres recettes, non compris les produits extraordinaires, sur le parcours des trains de marchandises, on obtien-drait 4,852 fr. pour la recette d'un train-kilomètre-marchandises. (*Voir* plus loin la dernière colonne du tableau XXII.)

# DÉPENSES D'EXPL

## § Ier. — Administration Centrale et frais généraux.

Nº XVIII.

| CHEMINS DE FER. | Allocations et dépenses des membres de l'administration. | Traitem. et dépenses du personnel: de la direction et de l'administration centrale. | Traitem. et dépenses du personnel: de la comptabilité et du contrôle. | Fournitures de bureau, impressions, coupons, publications, annonces, abonnements. | Chauffage, éclairage, consommations et frais divers. | Loyers, contributions, assurance contre incendie, surveillance du gouvernement. | Dépenses extraordinaires et imprévues; escompte, commissions et intérêts. | TOTA des dépens du § I |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | » | 17 789 | 14 261 | 13 426 | 840 | 8 118 | (2) 8 861 | 63 |
| Anvers à Gand par St-Nicolas et Lokeren. | 18 000 | (3) 16 040 | (4) 10 529 | 8 406 | 2 137 | 16 347 | (5) 10 652 | 82 |
| Bruges à Blankenberghe | 3 541 | 5 348 | 2 318 | 1 931 | 789 | 4 287 | (6) — 3 242 | 14 |
| Centre et Baume à Marchienne | 12 500 | 25 987 | 18 967 | (7) 25 910 | » | 10 188 | 4 520 | 96 |
| Chimay | 9 150 | 8 481 | 7 357 | 3 809 | 1 382 | 1 059 | 6 608 | 37 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 9 000 | 11 825 | (8) 2 700 | 7 134 | 453 | 4 021 | 65 | 35 |
| Grand-Central Belge | » | 225 023 | 77 266 | 106 450 | 12 539 | 17 863 | (9) — 61 641 | 377 |
| Manage à Wavre et Piéton | » | 19 269 | 5 036 | 5 800 | 3 168 | 6 995 | 1 310 | 41 |
| Liége à Maestricht | » | 7 000 | 23 182 | 10 702 | 2 596 | 3 660 | 458 | 47 |
| Lierre à Turnhout | 6 000 | 25 828 | 11 700 | 4 808 | 1 782 | 4 009 | 1 214 | 55 |
| Luxembourg (Grande Cie du) | (10) 86 891 | (11) 70 795 | (12) 57 106 | 71 913 | 7 424 | 41 820 | 10 202 | 346 |
| Pepinster à Spa | 8 579 | 6 000 | 4 255 | (13) 865 | 3 973 | 4 596 | 1 855 | 30 |
| Totaux partiels. | 153 661 | 439 385 | 234 677 | 261 154 | 37 083 | 122 963 | — 19 138 | 1 229 |
| Charleroi à la frontière de France | 2 500 | 27 836 | 47 | 8 858 | 20 | 2 234 | 850 | 42 |
| Liége à Namur et à Givet | » | 72 070 | 95 | 24 130 | 2 206 | 2 983 | 10 372 | 111 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | » | 33 022 | » | 4 091 | » | 24 219 | 1 795 | 63 |
| Totaux partiels. | 2 500 | 132 928 | 142 | 37 079 | 2 226 | 29 436 | 13 026 | 217 |
| Totaux généraux. | 156 161 | 572 313 | 234 819 | 298 233 | 39 309 | 152 399 | — 6 112 | 1 447 |

ATION EN 1866.

## § 2. — Voies et bâtiments.

| Traitements et dépenses des ingénieurs et de leur personnel de bureau, conducteurs, surveillants. | SALAIRES des gardes-routes et pontonniers. | SALAIRES des poseurs ou piocheurs. | Entretien et renouvellement des voies et dépendances. | ENTRETIEN des ouvrages d'art, barrières, clôtures, terrassements. | ENTRETIEN des outils et ustensiles de la voie, consommations et frais divers. | ENTRETIEN des bâtiments et dépendances. | ENTRETIEN du mobilier ou matériel des bureaux et stations. | Service et entretien du télégraphe et de ses dépendances. | Redev. pour usage de stations communes. — Entretien non classé. | TOTAL des dépenses du § 2. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (1) » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 14 774 | 40 327 | 62 008 | 123 017 | 4 934 | 8 774 | 31 236 | 2 577 | 9 661 | » | 297 308 |
| 4 548 | (2) 43 223 | 7 293 | 42 488 | 4 776 | 518 | 9 289 | 6 622 | » | » | 118 757 |
| 1 095 | 2 714 | 3 298 | 498 | » | 155 | » | » | » | » | 7 760 |
| 8 665 | (3) 38 474 | 36 629 | 1 943 | 1 334 | 546 | 10 205 | 3 451 | 1 575 | » | 102 822 |
| 5 072 | 9 426 | 27 095 | 15 440 | 3 272 | 993 | 896 | 764 | 335 | 9 146 | 72 439 |
| 3 129 | 23 050 | 11 225 | 23 507 | 1 118 | 1 608 | 1 256 | » | » | 4 300 | 69 193 |
| 61 237 | 163 413 | 280 924 | 297 999 | 118 604 | 25 980 | 24 633 | 22 084 | 8 095 | 7 689 | 1 010 658 |
| 2 566 | 8 785 | 35 490 | 15 104 | 3 281 | 172 | 4 056 | 1 554 | 181 | 6 410 | (4) 77 599 |
| 5 316 | 12 853 | 19 356 | 33 869 | 2 342 | 5 389 | 2 042 | 246 | 901 | 41 066 | 123 380 |
| 9 900 | (5) | 31 424 | 14 186 | — 65 | » | 3 459 | » | » | » | 58 904 |
| 26 593 | 66 210 | 272 641 | 189 333 | 11 433 | 14 259 | 24 711 | 4 475 | 11 431 | » | 621 086 |
| 3 300 | (6) | (7) 13 682 | 2 608 | » | 1 364 | 2 156 | » | 200 | » | (8) 23 310 |
| 146 195 | 408 475 | 801 065 | 759 992 | 151 029 | 59 758 | 113 939 | 41 773 | 32 379 | 68 611 | 2 583 216 |
| 16 941 | 8 524 | 49 254 | 56 416 | (9) 1 368 | 12 111 | (10) 15 812 | » | (11) 7 704 | 37 400 | 205 530 |
| 54 579 | 69 996 | 222 588 | 213 203 | (9) 5 430 | 12 894 | (10) 21 405 | » | (11) 26 842 | 127 445 | 754 382 |
| 20 640 | (12) | 74 556 | 55 736 | (9) 559 | 1 988 | (10) 2 403 | » | (11) 1 695 | 484 | 158 061 |
| 92 160 | 78 520 | 346 398 | 325 355 | 7 357 | 26 993 | 39 620 | » | 36 241 | 165 329 | 1 117 973 |
| 238 355 | 486 995 | 1 147 463 | 1 085 347 | 158 386 | 86 751 | 153 559 | 41 773 | 68 620 | 233 940 | 3 701 189 |

# DÉPENSES D'EXP

## § 3. — Traction.

N° XIX.

| CHEMINS DE FER. | Traitements et dépenses des ingénieurs et de leur personnel de bureau. | Salaires, indemnités et primes des machinistes et chauffeurs. | Salaires des nettoyeurs, visiteurs et du personnel des dépôts ou remises. | Service hydraulique. — Salaires, consommations et entretien. | Chauffage des locomotives. — Combustible consommé, manutention, transports, droits, etc. | Chauffage, éclairage et graissage des trains. — Graissage des voitures et des locomotives. | Consommations, dépenses imprévues. Entret. du mobilier ou matér[illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1). | » | » | » | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen. | (2) 12 484 | 38 719 | (3) 19 443 | » | 96 498 | 33 797 | 11 4[illegible] |
| Anvers à Gand par St-Nicolas et Lokeren. | 3 660 | 16 167 | 8 365 | » | 39 614 | 6 807 | » |
| Bruges à Blankenberghe | » | 2 670 | 4 783 | 400 | 11 751 | 2 264 | » |
| Centre et Baume à Marchienne | 21 722 | 58 557 | » | 16 177 | 132 473 | 48 231 | 57[illegible] |
| Chimay | 2 250 | 9 750 | 6 705 | 73 | 20 568 | 9 901 | 3 57[illegible] |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | 11 890 | » | 550 | 18 420 | 4 532 | 1 [illegible] |
| Grand-Central Belge | 36 528 | 223 657 | 120 636 | 49 551 | 518 660 | 193 788 | 40 11[illegible] |
| Manage à Wavre et Piéton | 3 735 | 12 001 | 3 000 | » | 50 297 | 15 835 | 3 47[illegible] |
| Liége à Maestricht | 1 473 | 13 205 | 8 876 | 477 | 18 449 | 8 339 | 2 9[illegible] |
| Lierre à Turnhout | 5 840 | 7 647 | 3 379 | » | 25 839 | 7 406 | » |
| Luxembourg (Grande Cie du) | 21 557 | 247 594 | 19 193 | 18 842 | 911 662 | 207 942 | 1 3[illegible] |
| Pepinster à Spa | » | 8 275 | 8 528 | » | 22 916 | 7 720 | |
| Totaux partiels | 109 249 | 650 132 | 202 888 | 86 070 | 1 867 147 | 546 562 | 64 9[illegible] |
| Charleroi à la frontière de France | 2 530 | 52 617 | 16 160 | 1 893 | 82 127 | 23 533 | 3 4[illegible] |
| Liége à Namur et Givet | 25 642 | 150 383 | 54 259 | 7 665 | 170 344 | 48 957 | 9 0[illegible] |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | 8 797 | 33 416 | 10 866 | 3 485 | 50 281 | 18 030 | 2 [illegible] |
| Totaux partiels | 36 969 | 236 416 | 81 285 | 13 043 | 302 752 | 90 520 | 14 77[illegible] |
| Totaux généraux | 146 218 | 886 548 | 284 173 | 99 113 | 2 169 899 | 637 082 | 79 68[illegible] |

## …TION EN 1866.

### § 4. — Entretien du matériel.

| Dépenses non classées. | Frais de navigation. | TOTAL des dépenses du § 3. | ENTRETIEN des locomotives et tenders. | ENTRETIEN des voitures et waggons de l'administration. | ENTRETIEN des voitures et waggons étrangers. | ENTRETIEN des bâches. | ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT des bateaux. | ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT du matériel fixe, mobilier et outillage des ateliers. — Dépenses non classées. | Emploi du matériel roulant en service mixte. | TOTAL des dépenses du § 4. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 212 407 | 81 130 | 78 446 | » | » | » | 31 966 | 69 221 | 260 763 |
| » | (1) 38 204 | 112 867 | 14 134 | 19 678 | » | » | » | 9 045 | » | 42 857 |
| » | » | 21 868 | 2 045 | 2 100 | » | » | » | 65 | 553 | 4 763 |
| 5 762 | » | 303 436 | 87 745 | 81 156 | » | 739 | » | 1 387 | » | 171 027 |
| » | » | 52 821 | 17 707 | 20 443 | 911 | 482 | » | » | » | 39 543 |
| 7 200 | 166 526 | 63 927 | » | » | » | » | » | » | » | (1) 49 751 |
| 5 478 | » | 4 364 973 | 408 434 | 384 058 | 21 375 | 20 870 | 53 286 | » | » | 888 023 |
| 4 179 | » | 92 517 | 29 934 | 29 595 | 310 | » | » | 778 | » | (2) 60 617 |
| » | » | 53 749 | 11 095 | 15 100 | 548 | 286 | » | 899 | » | 27 928 |
| » | » | 50 111 | 26 796 | 16 823 | » | » | » | 2 536 | 1 189 | 47 344 |
| 3 478 | » | 1 441 659 | 378 332 | 328 045 | » | » | » | 37 505 | 209 314 | 953 196 |
| » | » | 47 439 | 13 373 | » | » | » | » | » | » | 13 373 |
| 6 037 | 204 780 | 3 817 774 | 1 070 725 | 975 444 | 23 144 | 22 377 | 53 286 | 84 181 | 280 277 | 2 509 434<br>49 751 |
| » | » | 182 262 | 77 450 | 66 011 | » | » | » | 49 | » | 144 410 |
| » | » | 466 304 | 177 172 | 265 012 | » | » | » | 032 | 73 720 | 516 536 |
| » | » | 127 196 | 41 441 | 38 998 | » | » | » | 330 | » | 80 769 |
| » | » | 757 762 | 296 063 | 370 921 | » | » | » | 1 011 | 73 720 | 741 715 |
| 6 037 | 204 780 | 4 503 536 | 1 366 788 | 1 346 365 | 23 144 | 22 377 | 53 286 | 85 192 | 353 997 | 3 251 140<br>49 751 |

# DÉPENSES D'EXPLO

## § 5. — Servi

N° XX.

| CHEMINS DE FER. | Traitements et dépenses des chefs de service et de leur personnel de bureau. | Traitements, indemnités, primes et dépenses du personnel des trains. | Traitements et dépenses des chefs et emplo des stations. |
|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1). | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 6 660 | 27 482 | 42 449 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | (3) | 11 613 | 17 [illegible]23 |
| Bruges à Blankenberghe | » | 1 737 | 4 680 |
| Centre et Baume à Marchienne | 7 835 | 28 267 | 74 681 |
| Chimay | 4 843 | 4 265 | 22 376 |
| Gand à Bruges par Eecloo | » | 6 267 | 12 058 |
| Grand-Central Belge | 26 079 | 191 377 | 233 097 |
| Manage à Wavre et Piéton | 1 425 | 8 342 | 14 244 |
| Liége à Maestricht | » | 5 864 | 18 425 |
| Lierre à Turnhout | (5) | 5 576 | 14 049 |
| Luxembourg (Grande Compagnie du) | 43 865 | 122 146 | 129 956 |
| Pepinster à Spa | » | 3 780 | 8 320 |
| Totaux partiels | 90 707 | 416 716 | 591 858 |
| Charleroy à la frontière de France | » | 47 180 | 42 591 |
| Liége à Namur et à Givet | » | 79 873 | 125 369 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | » | 81 815 | (14) |
| Totaux partiels | » | 158 868 | 167 960 |
| Totaux généraux | 90 707 | 575 584 | 759 818 |

## TION EN 1866.

### s transports.

| Salaire u personnel ouvrier des stations. | Frais de manœuvres par chevaux et locomotives. | Chauffage et éclairage des stations. | Consommations et frais divers. | Pertes et avaries sur transports et procédures y relatives. | Redevances pour le service des stations communes. — Dépenses non classées. | TOTAL des dépenses du § 5. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | » | » | » | » |
| 49 665 | » | 7 545 | (2) 16 286 | 1 968 | » | 152 055 |
| 59 442 | » | 14 586 | (4) 29 479 | » | » | 132 643 |
| 3 083 | 1 850 | 642 | 1 085 | » | 3 600 | 16 677 |
| 57 645 | 775 | 19 720 | 33 133 | 3 492 | » | 225 548 |
| 9 831 | » | 2 747 | 9 240 | 7 362 | 22 958 | 83 622 |
| 14 900 | 3 608 | 1 522 | 6 434 | 442 | 9 000 | 54 231 |
| 449 063 | 219 607 | 51 632 | 11 733 | 29 720 | 18 433 | 1 230 741 |
| 23 235 | » | 4 975 | 9 115 | 751 | 17 574 | 79 661 |
| 19 816 | » | 3 950 | 3 882 | 6 005 | 25 500 | 83 442 |
| 12 257 | » | 2 451 | (6) 7 569 | » | » | 41 902 |
| 133 676 | 47 490 | 29 343 | (7) 53 690 | (8) 131 002 | 163 000 | 854 168 |
| 8 650 | » | (9) 5 182 | (10) 1 856 | » | 5 480 | 33 268 |
| 841 263 | 273 330 | 144 295 | 183 502 | 186 742 | 265 545 | 2 993 958 |
| 52 684 | » | 16 250 | 11 161 | 277 | » | 170 143 |
| 159 386 | » | 36 088 | 62 422 | 18 361 | » | 481 499 |
| 81 432 | 35 957 | 6 704 | 1 738 | 225 | » | 157 871 |
| 293 502 | 35 957 | 59 042 | 75 321 | 18 863 | » | 809 513 |
| 1 134 765 | 309 287 | 203 337 | 258 823 | 205 605 | 205 545 | 3 803 471 |

**Dépenses totales d'exploitatio**

N° XXI.

| CHEMINS DE FER. | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiments. | Traction. | Entretien du matériel. |
|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') | 762 364 | 5 787 085 | 9 433 960 | |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 63 295 | 297 308 | 212 407 | 280 763 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 82 111 | 118 757 | 112 867 | 42 857 |
| Bruges à Blankenberghe | 14 972 | 7 760 | 21 868 | 4 763 |
| Centre et Baume à Marchienne | 98 072 | 102 822 | 303 436 | 171 027 |
| Chimay | 37 846 | 72 439 | 52 821 | 39 543 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 35 198 | 69 193 | 63 927 | 40 751 |
| Grand-Central Belge | 377 500 | 1 010 658 | 1 364 973 | 888 023 |
| Manage à Wavre et Piéton | 41 578 | 77 599 | 92 517 | 60 617 |
| Liége à Maestricht | 47 598 | 123 380 | 53 749 | 27 925 |
| Lierre à Turnhout | 55 341 | 58 904 | 50 111 | 47 344 |
| Luxembourg (Grande C[ie] du) Ligne ancienne | (3) 279 134 | (4) 619 011 | (5) 1 370 261 | 953 196 |
| Pepinster à Spa | 30 123 | 23 310<br>(8) 49 790 | 47 439 | 13 553 |
| (Compagnies diverses) | 1 162 768 | 2 630 931 | 3 746 376 | 2 559 185 |
| Société anonyme d'exploitation | 474 197 | 399 300 | 598 221 | 473 787 |
| Charleroi à la frontière de France | 42 354 | 205 530 | 182 262 | 144 410 |
| Liége à Namur et Givet | 111 856 | 754 382 | 466 304 | 516 336 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | 63 127 | 158 061 | 127 196 | 80 709 |
| (Lignes Nord-belges) | 217 337 | 1 117 973 | 775 762 | 741 715 |
| Résultats généraux | 2 616 666 | 9 935 289 | 14 554 319 | 3 774 087 |

**et rapport pour cent, en 1866.**

| Service des transports. | TOTAL des dépenses. | RAPPORT P. C. DES DÉPENSES PARTIELLES A LA DÉPENSE TOTALE. Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiment. | Traction. | Entretien du matériel. | Service des transports. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 086 294 | (1) 22 009 703 | 3,45 | 26,22 | 42,75 | | 27,58 |
| 152 055 | (2) 985 828 | 6,42 | 30,16 | 21,55 | 26,45 | 15,42 |
| 132 643 | 489 235 | 16,75 | 24,28 | 23,08 | 8,77 | 27,12 |
| 16 677 | 66 039 | 22,67 | 11,75 | 33,12 | 7,21 | 25,25 |
| 225 548 | 900 905 | 10,89 | 11,41 | 33,68 | 18,98 | 25,04 |
| 83 622 | 286 271 | 13,22 | 25,31 | 18,45 | 13,81 | 29,21 |
| 54 231 | 272 300 | 12,93 | 25,41 | 23,48 | 18,27 | 19,91 |
| 1 230 741 | 4 871 895 | 7,75 | 20,74 | 28,02 | 18,23 | 25,26 |
| 79 661 | 351 972 | 11,81 | 22,05 | 26,29 | 17,22 | 22,63 |
| 83 442 | 336 097 | 14,16 | 36,71 | 15,99 | 8,31 | 24 83 |
| 41 902 | 253 602 | 21,82 | 23,23 | 19,76 | 18,67 | 16,52 |
| 6 795 372 | (7) 4 016 974 | 6,95 | 15,41 | 34,51 | 23,73 | 19,80 |
| 33 268 | 197 303 | 15,27 | 11,81<br>25,24 | 24,04 | 6,78 | 16,86 |
| 2 929 162 | 13 028 421 | 8,92 | 20,20 | 28,76 | 19,64 | 22,48 |
| 230 547 | 2 176 052 | 21,80 | 18,35 | 27,49 | 21,77 | 10,59 |
| 170 143 | 744 699 | 5,69 | 27,60 | 24,47 | 19,39 | 22,85 |
| 481 499 | 2 330 577 | 4,80 | 32,37 | 20,01 | 22,16 | 20,66 |
| 157 871 | 587 024 | 10,75 | 26,92 | 21,67 | 13,76 | 26,90 |
| 809 513 | 3 662 300 | 5,94 | 30,53 | 21,18 | 20,25 | 22,10 |
| 10 055 516 | 40 936 476 | 6,39 | 24,27 | 35,55 | 9,22 | 24,57 |

**Dépenses totales d'exploitation par kilomètre**

N° XXI (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | PAR KILOMÈTRE DE VO… | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiments. | Traction. | Entretien du matériel. |
| État Belge (réseau exploité par l') | 965 | 7 325 | 11 942 | |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 680 | 3 197 | 2 284 | 2 804 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 1 642 | 2 375 | 2 258 | 857 |
| Bruges à Blankenberghe | 998 | 517 | 1 458 | 318 |
| Centre et Baume à Marchienne | 1 290 | 1 953 | 3 993 | 2 250 |
| Chimay | 642 | 1 228 | 896 | 671 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 733 | 1 442 | 1 332 | 1 036 |
| Grand-Central Belge | 790 | 2 114 | 2 865 | 1 858 |
| Manage à Wavre et Piéton | 815 | 1 522 | 1 814 | 1 139 |
| Liége à Maestricht | 1 586 | 4 113 | 1 792 | 931 |
| Lierre à Turnhout | 1 496 | 1 592 | 1 354 | 1 250 |
| Luxembourg (G$^{de}$ C$^{ie}$ du) ligne ancienne | 1 019 | 2 259 | 5 001 | 3 479 |
| Pepinster à Spa | 2 510 | 1 943<br>4 149 | 3 953 | 1 115 |
| (Compagnies diverses) | 951 | 2 151 | 3 063 | 2 093 |
| Société anonyme d'exploitation | 1 529 | 1 288 | 1 930 | 1 523 |
| Charleroy à la frontière de France | 1 366 | 6 690 | 5 880 | 4 058 |
| Liége à Namur et à Givet | 888 | 5 987 | 3 701 | 4 099 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain | 1 372 | 3 436 | 2 765 | 1 756 |
| (Lignes Nord-belges) | 1 071 | 5 507 | 3 822 | 3 654 |
| Résultats généraux | 1 036 | 3 933 | 5 762 | 1 494 |

**exploité et par train-kilomètre.**

| …XPLOITÉ. | | PAR TRAIN-KILOMÈTRE. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Service des transports. | TOTAL. | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiments. | Traction. | Entretien du matériel. | Service de transports. | TOTAL. |
| 7 704 | 27 936 | 0,075 | 0,565 | 0,921 | | 0,595 | 2,156 |
| 1 635 | 10 600 | 0,171 | 0,806 | 0,576 | 0,707 | 0,412 | 2,672 |
| 2 653 | 9 785 | 0,259 | 0,373 | 0,355 | 0,134 | 0,417 | 1,538 |
| 1 112 | 4 403 | 0,332 | 0,172 | 0,485 | 0,105 | 0,370 | 1,464 |
| 2 968 | 11 854 | 0,219 | 0,229 | 0,677 | 0,384 | 0,503 | 2,012 |
| 1 415 | 4 852 | 0,330 | 0,632 | 0,461 | 0,345 | 0,729 | 2,497 |
| 1 130 | 5 673 | 0,158 | 0,310 | 0,287 | 0,223 | 0,243 | 1,221 |
| 2 575 | 10 192 | 0,176 | 0,471 | 0,636 | 0,414 | 0,573 | 2,270 |
| 1 562 | 6 902 | 0,198 | 0,370 | 0,441 | 0,289 | 0,379 | 1,677 |
| 2 781 | 11 203 | 0,278 | 0,721 | 0,314 | 0,163 | 0,487 | 1,963 |
| 1 132 | 6 854 | 0,499 | 0,531 | 0,451 | 0,427 | 0,377 | 2,285 |
| 2 903 | 14 661 | 0,095 | 0,211 | 0,469 | 0,326 | 0,272 | 1,373 |
| 2 772 | 16 442 | 0,563 | 0,434<br>0,929 | 0,886 | 0,249 | 0,621 | 3,682 |
| 2 895 | 10 653 | 0,163 | 0,369 | 0,525 | 0,359 | 0,410 | 1,826 |
| 744 | 7 019 | » | » | » | » | » | » |
| 5 489 | 24 023 | 0,119 | 0,578 | 0,513 | 0,406 | 0,479 | 2,095 |
| 3 822 | 18 497 | 0,090 | 0,610 | 0,377 | 0,418 | 0,389 | 1,884 |
| 3 432 | 12 761 | 0,197 | 0,492 | 0,396 | 0,252 | 0,492 | 1,829 |
| 3 987 | 18 041 | 0,114 | 0,584 | 0,406 | 0,387 | 0,423 | 1,914 |
| 3 981 | 16 206 | 0,111 | 0,494 | 0,724 | 0,171 | 0,509 | 2,009 |

**Dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État Belge. — Année 1866.**

N° XVIII bis XIX bis XX bis.

| NATURE DE LA DÉPENSE PAR SERVICE. | Montant de la dépense par article du budget. | Rapport à la dépense TOTALE. |
|---|---|---|
| **SERVICES EN GÉNÉRAL (1).** | Francs. | P. C. |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . . . . . | 109 709 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . . . . . . . . | 76 650 | |
| Matériel et fournitures de bureau . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 499 805 | |
| Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration. . . | 20 000 | |
| Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . . . . . . | 24 418 | |
| **RÉGIE (2).** | 730 582 | 3,31 |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . . . . . | 31 782 | 0,14 |
| Total. . . | 762 364 | |
| **VOIES ET TRAVAUX.** | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . . . . . | 364 271 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . . . . . . . . | 2 704 056 | |
| Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. . . . . . . . . . | 1 872 715 | |
| Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiies, objets divers. . . . | 846 043 | |
| Total. . . | 5 787 085 | 26,22 |
| **TRACTION ET MATÉRIEL.** | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . . . . . | 299 265 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois . . . . . . . . . . . | 3 455 749 | |
| Primes d'économie et de régularité. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 67 216 | |
| Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois. . . | 2 519 958 | |
| Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . . . . . . . . . . | 3 091 772 | |
| Total. . . | 9 433 960 | 42,75 |
| **TRANSPORTS.** | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . . . . . | 2 206 632 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois et des manœuvres . . . . | 1 972 975 | |
| Frais d'exploitation . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1 056 123 | |
| Camionnage . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 710 568 | |
| Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer . | 139 996 | |
| Total. . . | 6 086 294 | 27,58 |
| Total général. . . | 22 069 708 | 100,00 |

**Dépenses d'exploitation de la Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.**

N° XVIIIbis XIXbis XXbis.

| CHEMINS DE FER. | Traitements, salaires et fournitures de bureau. | Entretien des lignes, bâtiments et mobilier. | Traction, magasin, service hydraulique. | Entretien du matériel. | Frais divers, stations mixtes, télégraphe, avaries, camionnage, remises sur transports. | TOTAL des dépenses. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Flandre occidentale | 235 768 | 188 236 | 265 531 | 208 724 | 42 016 | 940 275 |
| Gand à Selzaete | 16 504 | 19 965 | 21 060 | 15 685 | 15 817 | 89 031 |
| Hainaut et Flandres | 114 764 | 86 786 | 172 243 | 101 536 | 138 458 | 613 787 |
| Lichtervelde à Furnes | 47 438 | 20 950 | 38 608 | 20 189 | 4 289 | 131 474 |
| Tamines à Landen | 59 724 | 83 363 | 100 779 | 127 652 | 29 967 | 401 485 |
| Totaux des dépenses | 474 197 | 399 300 | 598 221 | 473 787 | 230 547 | 2 176 052 |
| **RÉSULTATS PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.** | | | | | | |
| Flandre occidentale | 1 949 | 1 556 | 2 194 | 1 725 | 347 | 7 771 |
| Gand à Selzaete | 809 | 1 051 | 1 108 | 826 | 832 | 4 686 |
| Hainaut et Flandres | 1 350 | 1 021 | 2 026 | 1 195 | 1 629 | 7 221 |
| Lichtervelde à Furnes | 1 395 | 616 | 1 136 | 594 | 126 | 3 867 |
| Tamines à Landen | 1 171 | 1 634 | 1 976 | 2 503 | 588 | 7 872 |
| Moyenne générale | 1 529 | 1 288 | 1 930 | 1 528 | 744 | 7 019 |
| **RÉSULTATS PAR JOUR-KILOMÈTRE.** | | | | | | |
| Flandre occidentale | 5,34 | 4,26 | 6,01 | 4,73 | 0,95 | 21,29 |
| Gand à Selzaete | 2,38 | 2,88 | 3,04 | 2,26 | 2,28 | 12,84 |
| Hainaut et Flandres | 3,70 | 2,80 | 5,55 | 3,27 | 4,46 | 19,78 |
| Lichtervelde à Furnes | 3,82 | 1,69 | 3,11 | 1,63 | 0,34 | 10,59 |
| Tamines à Landen | 3,21 | 4,48 | 5,41 | 6,86 | 1,61 | 21,57 |
| Moyenne générale | 4,19 | 3,53 | 5,28 | 4,19 | 2,04 | 19,23 |

| CHEMINS DE FER. | TRAITEMENTS DU PERSONNEL. | | | | | | Salaires des ouvriers. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Direction et mouvement. | Service du contrôle. | Service des trains. | Service des stations. | Voie et traction. | TOTAL. (Francs.) | |
| Flandre occidentale | 27 213 | 18 068 | 46 037 | 38 739 | 17 254 | 147 311 | 75 437 |
| Gand à Selzaete | 1 728 | 1 765 | 2 040 | 3 236 | 1 664 | 10 433 | 4 958 |
| Hainaut et Flandres | 8 590 | 7 127 | 19 112 | 32 910 | 13 150 | 80 889 | 31 271 |
| Lichtervelde à Furnes | (1) | 8 562 | 4 288 | 4 080 | 7 116 | 24 046 | 22 629 |
| Tamines à Landen | 3 000 | 4 795 | 6 000 | 7 800 | 10 947 | 32 542 | 24 975 |
| Totaux | 40 531 | 40 317 | 77 477 | 76 765 | 50 131 | 295 221 | 159 270 |

(1) Les frais de la direction et du mouvement sont compris dans ceux de la Flandre occidentale (27,213 fr.), qui renseigne la dépense pour les deux Compagnies.

**Résumé comparatif des recettes, des dépense**

N° XXII.

| CHEMINS DE FER. | RÉSULTATS PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Recettes. | | Dépenses. | | Bénéfices. | |
| | 1866. | 1865. | 1866. | 1865. | 1866. | 1865. |
| État Belge (réseau exploité par l') | 48 340 | 51 160 | 27 936 | 26 231 | 20 404 | 24 929 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 12 665 | 13 741 | 10 600 | 10 518 | 2 065 | 3 223 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 17 435 | 18 601 | 9 785 | 9 297 | 7 650 | 9 304 |
| Bruges à Blankenberghe | 7 852 | 9 858 | 4 403 | 4 542 | 3 449 | 5 316 |
| Centre et Baume à Marchienne | 23 541 | 19 988 | 11 854 | 9 284 | 11 687 | 10 704 |
| Chimay | 7 161 | 6 979 | 4 852 | 4 787 | 2 309 | 2 192 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 6 757 | 7 140 | 5 673 | 5 141 | 1 084 | 1 999 |
| Grand-Central Belge | 18 513 | 19 436 | 10 192 | 11 472 | 8 321 | 7 964 |
| Manage à Wavre | 13 197 | 11 843 | 6 902 | 7 597 | 6 295 | 4 246 |
| Manage à Piéton | 7 520 | » | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | 17 398 | 16 660 | 11 203 | 10 882 | 6 195 | 5 778 |
| Liégeois-Limbourgeois | » | 11 350 | » | 8 016 | » | 3 334 |
| Lierre à Turnhout | 6 900 | 7 716 | 6 843 | 6 299 | 57 | 1 417 |
| Luxembourg (G. C^ie du) — Ligne ancienne | 33 687 | 31 696 | 14 661 | 15 160 | 19 026 | 16 536 |
| Luxembourg (G. C^ie du) — Ligne de l'Ourthe | 9 917 | » | » | » | » | » |
| Pepinster à Spa | 28 528 | 27 118 | 16 442 | 15 980 | 12 086 | 11 138 |
| (Compagnies diverses) | 18 725 | 18 023 | 10 651 | 10 334 | 8 074 | 7 68[illegible] |
| Société anonyme d'exploitation | 13 356 | » | 7 019 | » | 6 337 | » |
| Charleroi à la frontière de France | 70 908 | 70 212 | 24 023 | 22 878 | 46 885 | 47 334 |
| Liége à Namur et à Givet | 39 878 | 38 962 | 18 497 | 16 552 | 21 381 | 22 43[illegible] |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain | 34 109 | 35 660 | 12 761 | 12 474 | 21 348 | 23 1[illegible] |
| (Lignes Nord-belges) | 43 310 | 43 088 | 18 041 | 16 655 | 25 269 | 26 43[illegible] |
| Résultats généraux | 29 644 | 30 832 | 16 205 | 15 987 | 13 439 | 14 84[illegible] |

**t des bénéfices de l'exploitation. — Années 1866 et 1865.**

| Résultats par train-kilomètre. Recettes. 1866. | Recettes. 1865. | Dépenses. 1866. | Dépenses. 1865. | Bénéfices. 1866. | Bénéfices. 1865. | Rapport p. c. des Dépenses aux Recettes. 1866. | Rapport p. c. des Dépenses aux Recettes. 1865. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.730 | 4,421 | 2,156 | 2,269 | 1,574 | 2,152 | 57,8 | 51,3 |
| 3,192 | 3,435 | 2,672 | 2,630 | 0,520 | 0,805 | 83,7 | 76,5 |
| 2,740 | 3,236 | 1,538 | 1,618 | 1,202 | 1,618 | 56,1 | 50,0 |
| 2,611 | 2,998 | 1,464 | 1,381 | 1,147 | 1,617 | 56,1 | 46,1 |
| 3,900 | 3,937 | 2,012 | 2,008 | 1,788 | 1,929 | 52,9 | 51,0 |
| 3,685 | 3,266 | 2,497 | 2,240 | 1,188 | 1,026 | 67,8 | 68,6 |
| 1,455 | 1,619 | 1,221 | 1,166 | 0,234 | 0,453 | 84,0 | 72,0 |
| 4,076 | 3,725 | 2,270 | 2,200 | 1,806 | 1,525 | 55,7 | 59,0 |
| 2,894 | 2,629 | 1,677 | 1,599 | 1,217 | 1,030 | 65,0 | 60,8 |
| 3,293 | » | » | » | » | » | » | » |
| 3,049 | 2,959 | 1,963 | 1,933 | 1,086 | 1,026 | 64,4 | 65,3 |
| » | 2,412 | » | 1,702 | » | 0,710 | » | 70,6 |
| 2,301 | 2,557 | 2,282 | 2,088 | 0,019 | 0,469 | 99,2 | 81,6 |
| 2,789 | 3,105 | 1,373 | 1,485 | 1,416 | 1,620 | 54,4 | 47,8 |
| 1,975 | » | » | » | » | » | » | » |
| 6,390 | 6,571 | 3,682 | 3,872 | 2,708 | 2,699 | 57,6 | 59,5 |
| 3,201 | 3,262 | 1,790 | 1,870 | 1,411 | 1,392 | 57,1 | 57,3 |
| » | » | » | » | » | » | » | » |
| 6,185 | 5,166 | 2,095 | 1,680 | 4,090 | 3,476 | 33,9 | 32,6 |
| 4,064 | 3,487 | 1,884 | 1,480 | 2,180 | 2,007 | 46,4 | 42,5 |
| 4,887 | 4,830 | 1,829 | 1,690 | 3,058 | 3,140 | 37,4 | 35,0 |
| 4,585 | 4,010 | 1,914 | 1,550 | 2,671 | 2,460 | 41,6 | 38,7 |
| 3,579 | 3,896 | 2,010 | 2,020 | 1,569 | 1,876 | 55,4 | 51,9 |

## Recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation par jour-kilomètre. — Année 1866.

Nº XXIII.

| CHEMINS DE FER. | RECETTES BRUTES. Voyageurs. | Bagages. | Équipages et animaux. | TOTAL. | Marchandises. Messag. Express. | Marchandises. Messag. Grande vitesse. | Marchandises. Petite vitesse, frais accessoires et finances. | Recettes extraordinaires. | TOTAL des recettes brutes. | TOTAL des dépenses de l'exploitation. | BÉNÉFICES comparés 1866. | BÉNÉFICES comparés 1865. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (sa quote-part) | 42,73 | 1,70 | 1,85 | 46,28 | 1,41 | 6,81 | 62,88 | 4,38 | 121,76 | » | » | » |
| Dendre-et-Waes | 15,26 | 0,19 | 0,16 | 15,61 | 0,42 | 3,11 | 26,78 | 0,33 | 46,25 | » | » | » |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 10,52 | 0.30 | 0,14 | 10,96 | 0,16 | 1,07 | 9,94 | 0,01 | 22,13 | » | » | » |
| Tournai à Jurbise | 14,57 | 0,38 | 0,28 | 15,23 | 0,24 | 1,48 | 35,90 | 0,01 | 52,86 | » | » | » |
| (Exploitation de l'État.) Moyennes | 46,25 | 1,76 | 1,90 | 49,91 | 1,48 | 7,38 | 69,24 | 4,43 | 132,44 | 76,54 | 55,90 | 68,29 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 10,62 | 0,55 | 0,77 | 11,94 | 1,27 | » | 17,50 | 3,99 | 34,70 | 29,04 | 5,66 | 8,83 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 20,65 | 0,72 | 1,20 | 31,57 | » | 15,20 | » | 1 » | 47,77 | 26,81 | 20,96 | 25,49 |
| Bruges à Blankenberghe | 15,23 | 0,40 | 0,01 | 15,64 | 0,59 | 0,97 | 2,31 | 2 » | 21,51 | 12,06 | 9,45 | 14,57 |
| Centre et Baume à Marchienne | 10,64 | 0,18 | 0,15 | 10,97 | 0,15 | 0,55 | 47,02 | 5,80 | 64,49 | 32,48 | 32,01 | 27,91 |
| Chimay | 3,48 | 0,08 | 0,14 | 3,70 | 0,01 | 0,39 | 13,66 | 1,86 | 19,62 | 13,29 | 6,33 | 6 » |
| Gand à Bruges par Eecloo | 12,94 | 0,11 | 0,66 | 13,71 | » | 4,54 | » | 0,26 | 18,51 | 15,54 | 2,97 | 5,47 |
| Grand-Central Belge | 12,10 | 0,56 | 0,39 | 13,05 | 0,29 | 1,97 | 34,86 | 0,56 | 50,73 | 27,92 | 22,81 | 21,82 |
| Manage à Wavre | 11,88 | 0,19 | 0,15 | 12,22 | 0,49 | 1,15 | 17,66 | 4,64 | 36,16 | 23,52 | 12,64 | 11,56 |
| Manage à Piéton | 0,13 | 0,00 | » | 0,13 | 0,02 | 0,04 | 20,41 | » | 20,60 | » | » | 9,13 |
| Liége à Maestricht | 25,27 | 1,08 | 0,31 | 26,66 | 0,12 | 0,71 | 19,55 | 0,62 | 47,66 | 30,69 | 16,97 | 15,82 |
| Lierre à Turnhout | 10,72 | 0,24 | 0,19 | 11,15 | 0,45 | 2,07 | 4,95 | 0,28 | 18,90 | » | » | 3,88 |
| Luxembourg (G. Cie du). Ligne ancienne | 19,53 | 0,72 | 1,85 | 22,50 | 0,30 | 2,20 | 65,38 | 2,31 | 92,29 | 50,25 | 42,04 | 45,31 |
| Luxembourg (G. Cie du). Ligne de l'Ourthe | 8,40 | 0,28 | 0,10 | 8,78 | 0,08 | 0,62 | 17,58 | 0,11 | 27,17 | » | » | » |
| Pepinster à Spa | 57,02 | 3,34 | 0,49 | 60,85 | 1,09 | 3,21 | 32,61 | 3,52 | 101,28 | 58,37 | 42,91 | 30,52 |
| (Compagnies diverses.) Moyennes | 14,12 | 0,53 | 0,67 | 15,32 | 0,24 | 1,60 | 35,24 | 1,70 | 54,10 | 29,67 | 24,43 | 21,06 |
| Société anonyme d'exploitation | 13,88 | 0,23 | 0,32 | 14,43 | 0,26 | 1,39 | 12,71 | 7,80 | 36,39 | 19,23 | 17,36 | » |
| Charleroi à la frontière de France | 24,39 | 1,98 | 0,57 | 26,94 | 4,09 | » | 130,85 | 23,39 | 194,27 | 65,81 | 128,46 | 129,68 |
| Liége à Namur et Givet | 28,96 | 1,52 | 0,69 | 31,17 | 3,78 | » | 70,81 | 3,50 | 109,26 | 50,68 | 58,58 | 61,45 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | 9,41 | 0,40 | 0,07 | 9,88 | 0,22 | » | 81 » | 2,35 | 93,45 | 34,96 | 58,49 | 63,52 |
| (Lignes Nord-belges.) Moyennes | 23,84 | 1,33 | 0,53 | 25,70 | 3,02 | » | 83,66 | 6,28 | 118,66 | 49,43 | 69,23 | 72,42 |
| Moyennes générales | 25,20 | 0,95 | 1,00 | 27,15 | 0,63 | 3,60 | 47,86 | 3,69 | 82,93 | 44,75 | 38,18 | 40,68 |

(1) *Voir* plus loin pour le détail par Compagnie l'observation à l'appui de ce tableau nº XXIII.

# SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION.

## Recette moyenne (en francs) des transports par kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.

Nos XVIbis et XXIIIbis.

| CATÉGORIES DE TRANSPORTS. | Flandre occidentale. | Gand à Selzaete. | Hainaut-et-Flandres. | Lichtervelde à Furnes. | Tamines à Landen. | Moyennes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | 7 086 | 2 868 | 5 348 | 2 874 | 2 101 | 5 069 |
| Bagages | 132 | 27 | 75 | 43 | 26 | 83 |
| Équipages et animaux | 178 | 28 | 108 | 61 | 58 | 117 |
| Marchandises : Grande vitesse | 806 | 117 | 779 | 312 | 192 | 601 |
| Id. Petite vitesse, frais accessoires et finances | 5 044 | 630 | 7 499 | 1 566 | 2 458 | 4 639 |
| Recettes extraordinaires, non compris la garantie de l'État | 911 | 27 | 893 | 51 | (1) | 608 |
| Total par compagnie | 14 157 | 3 697 | 14 702 | 4 907 | 4 835 | (2) 11 117 |

## Recettes, dépenses et bénéfices des exploitations par jour-kilomètre.

| CATÉGORIES DE TRANSPORTS. | Flandre occidentale. | Gand à Selzaete. | Hainaut-et-Flandres. | Lichtervelde à Furnes. | Tamines à Landen. | Moyennes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | 19,41 | 7,86 | 14,65 | 7,87 | 5,76 | 13,89 |
| Bagages | 0,36 | 0,07 | 0,21 | 0,12 | 0,07 | 0,23 |
| Équipages et animaux | 0,49 | 0,07 | 0,29 | 0,17 | 0,16 | 0,32 |
| Marchandises : Grande vitesse | 2,23 | 0,32 | 2,13 | 0,86 | 0,53 | 1,65 |
| Id. Petite vitesse, frais accessoires et finances | 13,81 | 1,73 | 20,55 | 4,29 | 6,73 | 12,71 |
| Recettes extraordinaires, non compris la garantie de l'État | 2,49 | 0,07 | 2,45 | 0,14 | (1) | 1,66 |
| Total des recettes brutes | 38,79 | 10,12 | 40,28 | 13,45 | 13,25 | 30,46 |
| Total des dépenses d'exploitation | 21,29 | 12,84 | 19,78 | 10,59 | 21,57 | 19,23 |
| Bénéfice par jour-kilomètre | 7,50 | — 2,72 | 20,50 | 2,86 | — 8,32 | (2) 11,23 |

(1) Non compris la recette exceptionnelle de 294,034 francs, provenant d'amendes payées par les entrepreneurs de la ligne pour des retards apportés dans la livraison du chemin de fer à l'exploitation.

(2) Recette de l'exploitation proprement dite, c'est-à-dire non compris 400,000 fr. de garantie d'intérêt de l'État pour la Flandre occidentale et Lichtervelde à Furnes, ni la somme précitée de 294,034 fr. de Tamines à Landen.

En comprenant ces sommes dans les produits, la recette moyenne kilométrique est de 13,350 francs en 1866.

## Recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation par jour-kilomètre. — Année 1866.

Nº XXIII.

| CHEMINS DE FER. | Recettes brutes. Voyageurs. | Bagages. | Équipages et animaux. | Total. | Marchandises. Messag. Express. | Marchandises. Messag. Grande vitesse. | Marchandises. Petite vitesse, frais accessoires et finances. | Recettes extraordinaires. | Total des recettes brutes. | Total des dépenses de l'exploitation. | Bénéfices comparés 1866. | Bénéfices comparés 1865. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (sa quote-part) | 42,73 | 1,70 | 1,85 | 46.28 | 1,41 | 6,81 | 62,88 | 4,38 | 121,76 | » | » | » |
| Dendre-et-Waes | 15,26 | 0,19 | 0,16 | 15,61 | 0,42 | 3,11 | 26,78 | 0,33 | 46,25 | » | » | » |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 10,52 | 0,30 | 0,14 | 10,96 | 0,16 | 1,07 | 9,94 | 0,01 | 22,13 | » | » | » |
| Tournai à Jurbise | 14,57 | 0,38 | 0,28 | 15,23 | 0,24 | 1,48 | 35,90 | 0,01 | 52,86 | » | » | » |
| (Exploitation de l'État.) Moyennes | 46,25 | 1,76 | 1,90 | 49,91 | 1,48 | 7,38 | 69,24 | 4,43 | 132,44 | 76,54 | 55,90 | 68,29 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | 10,62 | 0,55 | 0,77 | 11,94 | 1,27 | » | 17,50 | 3,99 | 34,70 | 29,04 | 5,66 | 8,83 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 29,65 | 0,72 | 1,20 | 31,57 | » | 15,20 | » | 1 » | 47,77 | 26,81 | 20,96 | 25,49 |
| Bruges à Blankenberghe | 15,23 | 0,40 | 0,01 | 15,64 | 0,59 | 0,97 | 2,31 | 2 » | 21,51 | 12,06 | 9,45 | 14,57 |
| Centre et Baume à Marchienne | 10,64 | 0,18 | 0,15 | 10,97 | 0,15 | 0,55 | 47,02 | 5,80 | 64,49 | 32,48 | 32,01 | 27,91 |
| Chimay | 3,48 | 0,08 | 0,14 | 3,70 | 0,01 | 0,30 | 13,66 | 1,86 | 19,62 | 13,29 | 6,33 | 6 » |
| Gand à Bruges par Eecloo | 12,94 | 0,11 | 0,66 | 13,71 | » | 4,54 | » | 0,26 | 18,51 | 15,54 | 2,97 | 5,47 |
| Grand-Central Belge | 12,10 | 0,56 | 0,39 | 13,05 | 0,29 | 1,97 | 34,86 | 0,56 | 50,73 | 27,92 | 22,81 | 21,82 |
| Manage à Wavre | 11,88 | 0,19 | 0,15 | 12,22 | 0,49 | 1,15 | 17,66 | 4,64 | 36,16 | 23,52 | 12,64 | 11,56 |
| Manage à Piéton | 0,13 | 0,00 | » | 0,13 | 0,02 | 0,04 | 20,41 | » | 20,60 | » | » | 9,13 |
| Liége à Maestricht | 25,27 | 1,08 | 0,31 | 26,66 | 0,12 | 0,71 | 19,55 | 0,62 | 47,66 | 30,69 | 16,97 | 15,82 |
| Lierre à Turnhout | 10,72 | 0,24 | 0,19 | 11,15 | 0,45 | 2,07 | 4,95 | 0,28 | 18,90 | » | » | 3,88 |
| Luxembourg (G. Cie du). Ligne ancienne | 19,53 | 0,72 | 1,85 | 22,50 | 0,30 | 2,20 | 65,38 | 2,31 | 92,29 | 50,25 | 42,04 | 45,31 |
| Luxembourg (G. Cie du). Ligne de l'Ourthe | 8,40 | 0,28 | 0,10 | 8,78 | 0,08 | 0,62 | 17,58 | 0,11 | 27,17 | » | » | » |
| Pepinster à Spa | 57,02 | 3,34 | 0,49 | 60,85 | 1,09 | 3,21 | 32,61 | 3,52 | 101,28 | 58,37 | 42,91 | 30,52 |
| (Compagnies diverses.) Moyennes | 14,12 | 0,53 | 0,67 | 15,32 | 0,24 | 1,60 | 35,24 | 1,70 | 54,10 | 29,67 | 24,43 | 21,06 |
| Société anonyme d'exploitation | 13,88 | 0,23 | 0,32 | 14,43 | 0,26 | 1,39 | 12,71 | 7,80 | 36,39 | 19,23 | 17,36 | » |
| Charleroi à la frontière de France | 24,39 | 1,98 | 0,57 | 26,94 | 4,09 | » | 139,85 | 23,39 | 194,27 | 65,81 | 128,46 | 129,68 |
| Liége à Namur et Givet | 28,96 | 1,52 | 0,69 | 31,17 | 3,78 | » | 70,81 | 3,50 | 109,26 | 50,68 | 58,58 | 61,45 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain | 9,41 | 0,40 | 0,07 | 9,88 | 0,22 | » | 81 » | 2,35 | 93,45 | 34,96 | 58,49 | 63,52 |
| (Lignes Nord-belges.) Moyennes | 23,84 | 1,33 | 0,53 | 25,70 | 3,02 | » | 83,66 | 6,28 | 118,66 | 49,43 | 69,23 | 72,42 |
| Moyennes générales | 25,20 | 0,95 | 1,00 | 27,15 | 0,63 | 3,60 | 47,86 | 3,69 | 82,93 | 44,75 | 38,18 | 40,68 |

(1) *Voir* plus loin pour le détail par Compagnie l'observation à l'appui de ce tableau nº XXIII.

# SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION.

## Recette moyenne (en francs) des transports par kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.

Nos XVIbis et XXIIIbis.

| CATÉGORIES DE TRANSPORTS. | Flandre occidentale. | Gand à Selzaete. | Hainaut-et-Flandres. | Lichtervelde à Furnes. | Tamines à Landen. | Moyennes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | 7 086 | 2 868 | 5 348 | 2 874 | 2 101 | 5 069 |
| Bagages | 132 | 27 | 75 | 43 | 26 | 83 |
| Équipages et animaux | 178 | 28 | 108 | 61 | 58 | 117 |
| Marchandises : Grande vitesse | 806 | 117 | 779 | 312 | 192 | 601 |
| Id. Petite vitesse, frais accessoires et finances | 5 044 | 630 | 7 499 | 1 566 | 2 458 | 4 639 |
| Recettes extraordinaires, non compris la garantie de l'État | 911 | 27 | 893 | 51 | (1) | 608 |
| Total par compagnie | 14 157 | 3 697 | 14 702 | 4 907 | 4 835 | (2) 11 117 |

## Recettes, dépenses et bénéfices des exploitations par jour-kilomètre.

| CATÉGORIES DE TRANSPORTS. | Flandre occidentale. | Gand à Selzaete. | Hainaut-et-Flandres. | Lichtervelde à Furnes. | Tamines à Landen. | Moyennes. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | 19,41 | 7,86 | 14,65 | 7,87 | 5,76 | 13,89 |
| Bagages | 0,36 | 0,07 | 0,21 | 0,12 | 0,07 | 0,23 |
| Équipages et animaux | 0,49 | 0,07 | 0,29 | 0,17 | 0,16 | 0,32 |
| Marchandises : Grande vitesse | 2,23 | 0,32 | 2,13 | 0,86 | 0,53 | 1,65 |
| Id. Petite vitesse, frais accessoires et finances | 13,81 | 1,73 | 20,55 | 4,29 | 6,73 | 12,71 |
| Recettes extraordinaires, non compris la garantie de l'État | 2,49 | 0,07 | 2,45 | 0,14 | (1) | 1,66 |
| Total des recettes brutes | 38,79 | 10,12 | 40,28 | 13,45 | 13,25 | 30,46 |
| Total des dépenses d'exploitation | 21,29 | 12,84 | 19,78 | 10,50 | 21,57 | 19,23 |
| Bénéfice par jour-kilomètre | 7,50 | — 2,72 | 20,50 | 2,86 | — 8,32 | (2) 11,23 |

(1) Non compris la recette exceptionnelle de 294,034 francs, provenant d'amendes payées par les entrepreneurs de la ligne pour des retards apportés dans la livraison du chemin de fer à l'exploitation.

(2) Recette de l'exploitation proprement dite, c'est-à-dire non compris 400,000 fr. de garantie d'intérêt de l'État pour la Flandre occidentale et Lichtervelde à Furnes, ni la somme précitée de 294,034 fr. de Tamines à Landen.

En comprenant ces sommes dans les produits, la recette moyenne kilométrique est de 13,386 francs en 1866.

N° XXIV.

**Résumé des comptes de Prof**

| CHEMINS DE FER. | RECETTES. Bénéfices de l'exploitation. Montant brut. | Quote-part à déduire. | Reste net. | Garantie de minimum d'intérêt. | Recettes diverses. | TOTAL. | SOLD[E] antéri[eur] |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| État Belge | 16 119 271 | [1] 3 752 750 | 12 366 521 | » | [2] 120 542 | 12 487 063 | [3] —18 43[illegible] |
| Dendre-et-Waes | » | » | [8] 1 811 784 | » | [9] 4 460 | 1 816 244 | » |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | » | » | 331 202 | » | » | 331 202 | 5[illegible] |
| Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt | » | » | [13] 1 056 061 | » | » | 1 056 061 | » |
| Mons à Manage (*voir* Namur à Liége et à Givet). | » | » | 672 330 | » | » | 672 330 | » |
| Totaux partiels. | 16 119 271 | 3 752 750 | 16 237 898 | » | 125 002 | 16 362 900 | —18 431[illegible] |
| Aix la-Chapelle à Maestricht-Landen | 192 058 | [16] 130 344 | 61 714 | » | [17] 81 002 | 142 716 | 2[illegible] |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas | 382 520 | » | 382 520 | » | » | 382 520 | 12[illegible] |
| Bruges à Blankenberghe | 51 736 | » | 51 736 | » | 12 160 | 63 896 | 1[illegible] |
| Centre et Baume à Marchienne | 801 333 | » | 801 333 | » | 10 520 | 811 853 | — [illegible] |
| Chimay | 136 235 | » | 136 235 | » | [23] 66 306 | 202 541 | — [illegible] |
| Eecloo à Bruges | — 13 119 | » | — 13 119 | » | 10 238 | — 2 881 | — [illegible] |
| Eecloo à Gand | 65 138 | » | 65 138 | » | » | 65 138 | » |
| Flandre Occidentale | » | » | 800 000 | » | 11 084 | 811 084 | [2[illegible]] 61[illegible] |
| Grand-Central Belge. Exploitation commune | 3 875 863 | [29] 3 625 751 | 250 112 | 159 963 | » | 410 075 | » |
| Grand-Central Belge. Anvers à Rotterdam | » | » | [31] 1 654 139 | » | [32] 10 493 | 1 664 632 | » |
| Grand-Central Belge. Est-Belge | » | » | [35] 1 165 359 | » | 272 | 1 165 631 | 20[illegible] |
| Grand-Central Belge. Entre-Sambre et-Meuse | » | » | 1 035 000 | » | [37] 11 930 | 1 046 930 | 434[illegible] |
| Hainaut et Flandres (40). | — | - | — | — | — | — | — |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 210 568 | » | 210 568 | 159 927 | 15 201 | 385 696 | — 1[illegible] |
| Lichtervelde à Furnes | » | » | 228 000 | — 482 | [43] 8 660 | 236 178 | [44] 6[illegible] |
| Liégeois-Limbourgeois (46) | 42 452 | » | 549 486 | 56 500 | 12 852 | 618 838 | » |
| Liége à Maestricht | 205 614 | » | 205 614 | » | » | 205 614 | — 389[illegible] |
| Lierre à Turnhout | 1 711 | » | 1 711 | 168 707 | [48] 29 390 | 199 808 | » |
| Luxembourg (Gde. Cie du). Ligne ancienne | 3 360 567 | » | 3 360 567 | » | [49] 24 045 | 3 384 612 | 10[illegible] |
| Luxembourg (Gde. Cie du). Ligne de l'Ourthe | 515 | » | 515 | 334 827 | » | 335 342 | |
| Pepinster à Spa | 145 038 | » | 145 038 | » | » | 145 038 | » |
| Totaux partiels. | 9 458 229 | 3 756 095 | 11 091 666 | 879 442 | 304 153 | 12 275 261 | — 613[illegible] |
| Charleroi à la frontière de France. Soc. concessionnaire. / Cie du Nord. | 1 453 447 | » | 1 453 447 | » | [52] 45 208 | 1 498 655 | » |
| Liége à Namur et Givet. Soc. concessionnaire. | 2 684 101 | 1 000 000 | 1 000 000 | » | » | 1 714 404 | » |
| Liége à Namur et Givet. Cie du Nord. | | | 1 684 101 | » | [56] 30 303 | | |
| Mons à Haumont. Soc. concessionnaire. | 982 010 | 780 000 | 780 000 / 390 000 | » | » | 1 170 000 | 29[illegible] |
| Mons à Haumont. Cie du Nord. | | | 202 010 | » | [57] 13 641 | 215 051 | » |
| Totaux partiels. Réseau Belge | 5 119 558 | 1 780 000 | 5 119 558 | » | 89 152 | 5 208 710 | 29[illegible] |
| Totaux partiels. Sect. Franç. (pr mém.). | » | » | 390 000 | » | » | 390 000 | » |
| Totaux généraux. | 30 697 058 | 9 288 845 | 32 839 122 | 879 442 | 518 307 | 34 236 871 | —19 016 [illegible] |



*N. B.* Les comptes de profits et pertes qui ne figurent pas dans ce tableau sont insérés dans l'*Annuaire* sous le titre des [illegible]

**Pertes au 31 décembre 1866.**

| | DÉPENSES. | | | | | | | | | | | SOLDE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| epenses iverses. | Redevances à d'autres chemins de fer. | Obligations. Intérêts. | Obligations. Amortissement. | Intérêts et dividendes aux actions privilégiées | Intérêts et dividendes aux actions ordinaires. | Amort. ou rachat d'actions privilégiées. | Amort. ou rachat d'actions ordinaires. | Prélèvement au profit de l'administration. | Fonds de réserve. | TOTAL. | à nouveau. |
| (4) 341 733 | » | (5) 6 888 006 | (6) 2 575 736 | » | » | » | » | » | » | 9 805 475 | (7) −15 755 826 |
| (10) 16 831 | » | 366 090 | 123 000 | » | 1 310 323 | » | » | » | » | 1 816 244 | » |
| (11) 85 028 | » | » | » | (12) 390 000 | » | » | » | » | » | 475 028 | — 138 217 |
| (14) 59 511 | » | » | » | 375 000 | 502 567 | 45 000 | 25 000 | 48 983 | » | 1 056 061 | » |
| 29 276 | » | » | » | 292 000 | 333 029 | » | 18 025 | » | » | 672 330 | » |
| 532 379 | » | 7 254 096 | 2 698 736 | 1 057 000 | 2 145 919 | 45 000 | 43 025 | 48 983 | » | 13 825 138 | −15 894 043 |
| » | » | (18) 157 631 | » | » | » | » | » | » | » | 157 631 | 222 182 |
| 8 948 | » | » | » | 141 000 | 188 000 | 12 500 | » | 7 050 | 20 889 | 378 387 | 17 019 |
| » | 2 833 | 55 612 | 4 500 | » | » | » | » | » | » | 62 945 | 2 065 |
| (19) 77 464 | (20) 243 876 | 553 492 | (21) 29 660 | » | » | » | » | » | » | 904 492 | (22) — 775 466 |
| (24) 19 668 | » | 132 201 | 18 000 | » | » | » | » | » | » | 169 869 | — 2 687 |
| (25) 261 331 | » | 104 220 | 10 500 | » | » | » | » | » | » | 376 051 | — 667 561 |
| » | » | 59 535 | 5 500 | » | » | » | » | » | » | 65 035 | 103 |
| (27) 174 814 | » | 144 622 | 18 500 | 192 500 | 309 378 | » | » | » | (28) 15 853 | 855 667 | 16 993 |
| (30) 362 060 | 35 685 | » | » | » | » | » | » | 12 330 | » | 410 075 | » |
| (33) 19 669 | (34) 533 386 | 219 396 | 89 500 | » | 761 512 | » | » | 22 152 | 17 258 | 1 662 873 | 1 759 |
| (36) 132 253 | 259 995 | 660 368 | 95 500 | 7 425 | » | » | » | » | » | 1 155 541 | 30 579 |
| (38) 40 947 | » | 375 050 | 34 950 | 274 877 | 310 000 | » | » | » | (39) 17 563 | 1 053 387 | 428 185 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| (41) 11 006 | (42) 7 592 | 254 907 | 40 000 | » | 63 750 | » | » | 9 889 | » | 387 144 | — 3 014 |
| (45) 19 736 | » | » | » | » | 200 000 | » | 8 023 | » | 416 | 228 175 | 14 726 |
| 7 500 | » | 564 838 | 46 500 | » | » | » | » | » | » | 618 838 | » |
| 34 559 | » | 177 855 | 16 000 | » | » | » | » | » | » | 228 414 | (47) — 412 593 |
| 6 000 | » | » | » | » | 172 000 | » | » | 1 800 | 20 008 | 199 808 | » |
| (50) 69 849 | » | 1 661 605 | 120 250 | » | 1 500 000 | » | » | » | » | 3 351 704 | 3 054 |
| | | » | » | (51) 375 208 | » | » | » | » | » | 375 208 | |
| » | » | 45 288 | 8 500 | » | 91 250 | » | » | » | » | 145 038 | » |
| 245 804 | 1 083 367 | 5 166 620 | 537 860 | 991 010 | 3 595 890 | 12 500 | 8 023 | 53 221 | 91 987 | 12 786 282 | −1 124 656 |
| (53) 8 262 | » | » | » | » | 283 956 | » | 33 750 | » | » | 1 498 655 | » |
| | | (54) 752 456 | (54) » | » | » | » | (55) 420 231 | » | » | | |
| (53) 17 330 | » | (54) 1 000 000 | » | » | » | » | » | » | » | 2 714 404 | » |
| | | (54) 1 501 738 | (54) » | » | » | » | (55) 195 336 | » | » | | |
| (58) 8 067 | » | 320 813 | 31 000 | » | 800 000 | » | » | » | » | 1 150 880 | 39 501 |
| (53) 4 962 | » | (54) 240 885 | (54) » | » | » | » | (59) −30 196 | » | » | 215 651 | » |
| 38 621 | » | 3 815 892 | 31 000 | » | 1 083 956 | » | 619 121 | » | » | 5 198 590 | 39 501 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 390 000 | » |
| 816 804 | 1 083 367 | 16 236 608 | 3 267 596 | 2 048 010 | 6 825 965 | 57 500 | 670 069 | 102 204 | 91 987 | 32 000 010 | −16 979 198 |

els ils se rapportent. (Bassins houillers du Hainaut, page 115 ; Nord de la Belgique page 214 ; Société anonyme d'exploitation, page 230.

## Bilans au 31 décembre 1866.

N° XXV.

| CHEMINS DE FER. | LONGUEUR EN KILOMÈTRES | | COMPTE DES DÉPENSES DE PRE[MIER ÉTABLISSEMENT] | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Dépenses de construction | | Matériel, mobilier et outilla[ge] | | |
| | | | | | | Par kilomèt[re] | |
| | TOTALE construite. | moyenne exploitée. | TOTALES. | par kilomètre construit. | Dépenses TOTALES. | construit | expl[oité] |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Hasselt-Landen | 65 | 93 | (11) 18 023 955 | 277 292 | (12) 2 794 506 | 42 992 | 30 0 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 50 | 50 | (13) 5 169 406 | 103 388 | (13) » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | 13 | 15 | (15) 1 635 656 | 125 319 | (16) 283 675 | 21 821 | 18 9 |
| Centre | 57 | 76 | (18) 20 055 780 | 351 856 | (18) » | » | » |
| Baume à Marchienne | 19 | | 6 240 000 | 328 421 | » | » | » |
| Chimay | 58 | 59 | 9 444 249 | 162 832 | 975 719 | 16 823 | 16 5 |
| Eecloo à Bruges | 29 | 29 | 5 497 276 | 189 561 | 390 000 | 13 448 | 13 4 |
| Eecloo à Gand | 19 | 19 | 4 239 512 | 223 132 | 277 427 | 14 602 | 14 6 |
| Flandre occidentale | 121 | 121 | (22) 14 988 850 | 123 875 | (22) » | » | » |
| Grand-Central Belge. — Exploitation commune | (468) | (478) | (25) 2 779 846 | (173 183) | 5 757 493 | (46 539 | 45 7 |
| Grand-Central Belge. — Anvers à Rotterdam | 118 | 119 | (27a) 11 870 440 | 100 597 | (27b) 3 400 000 | 28 813 | 28 4 |
| Grand-Central Belge. — Id. (Anvers à Hasselt) | » | » | (31) 5 705 324 | 121 259 | (27c) 1 805 429 | 23 755 | 22 |
| Grand-Central Belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt | 76 | 79 | (31) 3 510 328 | | » | | |
| Grand-Central Belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Hérenthals | 38 | 38 | (31) 4 901 700 | 128 992 | » | » | » |
| Grand-Central Belge. — Est Belge | 131 | 135 | (32a. c. d e.) 26 497 878 | 202 274 | (32b) 7 262 834 | 55 441 | 53 8 |
| Grand-Central Belge. — Entre-Sambre-et-Meuse | 105 | 107 | (35) 25 784 303 | 245 565 | 3 554 457 | 33 852 | 33 2 |
| Hainaut-et-Flandres | 76 | 85 | 28 341 056 | 371 593 | » | » | » |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 41 | 41 | 11 355 500 | 276 963 | 1 412 000 | 34 439 | 27 6 |
| Manage à Piéton | 10 | 10 | 3 200 000 | 320 000 | » | » | |
| Lichtervelde à Furnes | 34 | 34 | 4 716 357 | 138 716 | 283 643 | 8 343 | 8 3 |
| Liégeois-Limbourgeois | 119 | 85 | 28 138 452 | 236 363 | » | » | » |
| Liége à Maestricht | 30 | 30 | 7 523 323 | 250 777 | 1 108 722 | 36 957 | 36 9 |
| Lierre à Turnhout | 37 | 37 | (40) 4 308 454 | 116 444 | » | » | » |
| Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne ancienne | 219 | 219 | 70 236 473 | 320 714 | 12 818 795 | 45 136 | 50 4 |
| Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne de l'Ourthe | 65 | 35 | 18 732 615 | 288 194 | | | |
| Id. Emb. Bastogne, canal, propriétés, etc. | » | » | (47) 10 871 066 | » | » | » | » |
| Pepinster à Spa | 12 | 12 | 3 433 605 | 286 134 | » | » | » |
| Totaux et moyennes des compagnies. | 1 542 | 1 528 | 35 201 404 | 231 648 | 42 124 700 | 27 318 | 27 3 |

**Résumé de l'actif.**

| [ÉTA]BLISSEMENT. Total du compte. | [ÉTABLISSEMENT.] Par kilomètre construit. | Valeurs en portefeuille. | Approvisionnement en magasin. | Ports à recevoir et en caisse dans les stations. | Espèces et valeurs en caisse. | Banquiers débiteurs. | Comptes courants débiteurs. | Solde en pertes. | TOTAL de l'actif. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 20 818 461 | 320 284 | » | 139 910 | » | 165 246 | » | 3 045 032 | » | 24 168 649 |
| 5 169 406 | 103 388 | (14) 38 568 | 254 898 | 15 566 | 179 | » | 6 718 | » | 5 485 335 |
| 1 919 331 | 147 640 | (17) 247 464 | 13 035 | » | 2 376 | » | 64 076 | » | 2 246 282 |
| 20 055 780 | 351 856 | (19) 3 033 662 | 62 193 | 68 910 | 8 637 | » | 1 879 200 | (20) 997 635 | 26 106 017 |
| 6 240 000 | 328 421 | » | » | » | » | » | » | » | 6 240 000 |
| 10 419 968 | 179 665 | (21) 1 044 350 | 38 584 | » | » | » | 1 286 374 | 2 687 | 12 791 963 |
| 5 887 276 | 203 009 | » | » | » | 595 | » | » | 667 561 | 6 555 432 |
| 4 516 939 | 237 734 | » | 5 849 | » | 15 948 | » | 123 613 | » | 4 662 349 |
| 14 988 850 | 123 875 | (23) 56 706 | » | » | (24) » | 83 946 | 133 333 | » | 15 262 835 |
| 8 537 339 | (219 722) | » | (26) 1 718 071 | 544 644 | 98 688 | 267 405 | 824 057 | » | 11 990 204 |
| 22 781 193<br>» | 129 410 | (28) (30) 59 740<br>1 468 775<br>3 430 829 | » | » | (29) 15 515 | 1 700 | 600 | » | 27 758 352 |
| 3 510 328 | 145 014 | (27d) » | » | » | » | » | » | » | 3 510 328 |
| 4 901 700 | 128 992 | » | » | » | » | » | » | » | 4 901 700 |
| 33 760 712 | 257 715 | (33) 4 726 700<br>3 569 171 | »<br>(32 f. g.) | » | 6 273 | » | (34) 258 012 | » | 42 320 868 |
| 29 338 760 | 279 417 | (36) 621 500 | » | » | » | 434 854 | » | » | 30 395 114 |
| 28 341 056 | 371 592 | » | » | » | 95 375 | » | 441 664 | » | 28 878 095 |
| 12 413 000 | 311 402 | (37) 41 287 | 126 929 | » | 9 424 | » | 117 552 | 3 014 | 13 065 506 |
| 3 200 000 | 320 000 | » | » | » | » | » | » | » | 3 200 000 |
| 5 000 000 | 147 059 | » | » | » | 2 619 | 124 552 | 8 077 | » | 5 135 248 |
| 28 138 452 | 236 373 | (38) 12 025 500 | » | 1 432 | 10 550 | » | 418 438 | » | 40 594 372 |
| 8 632 045 | 287 734 | » | » | » | » | » | » | (39) 412 593 | 9 044 638 |
| 4 308 454 | 116 444 | » | » | » | 540 | 64 610 | 565 776 | » | 4 939 380 |
| 112 658 949 | 396 686 | (41) 17 828 050 | 2 091 407 | » | » | 771 670 | 2 476 895 | » | 135 826 971 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 3 433 605 | 286 134 | (42) 633 000 | 6 803 | 988 | 467 | » | 229 703 | » | 4 304 566 |
| 390 326 104 | 258 966 | 48 825 302 | 4 457 679 | 631 540 | 432 432 | 1 748 737 | 11 879 120 | 2 083 490 | 469 384 404 |

**Bilans au 31 décembre 1866.**

N° XXV (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | LONGUEUR EN KILOMÈTRES. | | COMPTE DES DÉPENSES DE PREM… | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Dépenses de construction. | | Matériel, mobilier et outillage | | |
| | Totale construite. | Moyenne exploitée. | TOTALES. | Par kilomètre construit. | Dépenses TOTALES. | Par kilomètre construit | Par kilomètre exploit… |
| État Belge | 569 | 560 | (1) 186 310 000 | 327 434 | (2) 52 657 657 | 92 544 | (2) 66 6… |
| Mons à Manage | 33 | 33 | (6) 18 297 500 | 554 469 | (7) » | » | » |
| Dendre-et-Waes | 108 | 108 | 22 000 000 | 203 704 | (8) 350 | 19 | |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 44 | 41 | 13 000 000 | 295 454 | » | » | » |
| Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt | 66 | 48 | 12 500 000 | 189 394 | » | » | » |
| Totaux et moyennes | 820 | 790 | 252 107 500 | 307 448 | 52 658 007 | 64 217 | 66 6… |
| Charleroi à la frontière de France. — Soc. concessionnaire | 27 | 31 | 11 026 982 | 408 407 | » | » | » |
| Charleroi à la frontière de France. — Cie du Nord | » | » | 7 431 511 | 275 204 | (43) 5 209 123 | 192 980 | 168 0… |
| Liége à Namur et Givet. — Soc. concessionnaire | 123 | 126 | 18 450 000 | 303 150 | » | » | » |
| Liége à Namur et Givet. — Cie du Nord | » | » | 18 837 538 | | (44) 8 040 443 | 65 369 | 63 8… |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain. — Société concess. — Section franç. | » | » | 5 179 995 | » | » | » | » |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain. — Société concess. — Section belge | 46 | 46 | 8 905 541 | 227 669 | 2 236 464 | 62 163 | 62 1… |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain. — Cie du Nord | » | » | 1 567 243 | | (45) 623 048 | | |
| Nord Belge. Comptabilité centrale | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux et moyennes. — Réseau belge | 196 | 203 | 66 218 815 | 337 851 | 16 109 078 | 82 189 | 79 3… |
| Totaux et moyennes. — Section franç. p. m. | » | » | 5 179 995 | » | » | » | » |
| Totaux et moyennes des Compagnies. (*Voir* la page précédente) | 1 542 | 1 528 | 357 201 404 | 231 648 | 42 124 700 | 27 318 | 27 3… |
| Totaux généraux et moyennes | 2 558 | 2 521 | 675 527 719<br>5 179 995 | 264 084 | 110 891 785 | 43 351 | 43 9… |

**Résumé de l'actif.**

| ÉTABLISSEMENT. Total du compte. | ÉTABLISSEMENT. Par kilomètre construit. | Valeurs en portefeuille. | Approvisionnement en magasin. | Ports à recevoir et en caisse dans les stations. | Espèces et valeurs en caisse. | Banquiers débiteurs. | Comptes courants débiteurs. | Solde en pertes. | TOTAL de l'actif. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 238 967 657 | 419 978 | (3) 22 720 686 | (4) » | (4) » | 175 148 | » | » | (5) 16 932 857 | 278 796 348 |
| 18 297 500 | 554 469 | » | » | » | » | » | » | » | 18 297 500 |
| 22 000 350 | 203 723 | » | » | » | 50 | 59 113 | (9) 665 983 | » | 22 725 496 |
| 13 000 000 | 295 454 | » | » | » | » | » | (10) 138 499 | 138 217 | 13 276 716 |
| 12 500 000 | 189 394 | » | » | » | 573 033 | » | » | » | 13 073 033 |
| 304 765 507 | 371 665 | 22 720 686 | » | » | 748 231 | 59 113 | 804 482 | 17 071 074 | 346 169 093 |
| 11 026 982 | 876 568 | » | » | » | » | » | » | » | 11 026 982 |
| 12 640 634 | | | | | | | | | 12 640 634 |
| 18 450 000 | 368 519 | » | » | » | » | » | » | » | 18 450 000 |
| 26 877 981 | | | | | | | | | 26 877 981 |
| 5 179 995 | » | » | » | » | » | 707 277 | 15 091 | » | 17 044 368 |
| 11 142 005 | 289 832 | » | » | » | » | | | | |
| 2 190 291 | | | | | | » | » | » | 2 190 291 |
| » | » | (46) 30 000 | 1 309 722 | » | 299 922 | 1 128 060 | 346 012 | » | 3 113 716 |
| 82 327 893 | 420 040 | 30 000 | 1 309 722 | » | 299 922 | 1 835 337 | 361 103 | » | 91 343 972 |
| 5 179 995 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 399 326 104 | 258 966 | 48 825 302 | 4 457 679 | 631 540 | 432 432 | 1 748 737 | 11 879 120 | 2 083 490 | 469 384 404 |
| 786 419 505<br>5 179 995 | 307 435 | 71 575 988 | 5 767 401 | 631 540 | 1 480 585 | 3 643 187 | 13 044 705 | 19 154 564 | 906 897 469 |

N° XXVI.

**Bilans au 31 décembre 1866. -**

| CHEMINS DE FER. | CAPI[TAL] | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | amorti ou racheté. | | | | | restant à amortir (va[leur]) | | | |
| | Actions. | | Obligations et emprunts. | | Montant | Actions ordinaires. | | Actions privilégi[ées] | |
| | Nombre. | Montant | Nombre. | Montant. | TOTAL. | Nombre. | Montant. | Nombre. | Montan[t] |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen. | » | » | » | » | » | 13 750 | 10 312 500 | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 516 | privilég. 258 000 | » | » | 258 000 | 9 400 | de dividende. | 8 884 | 4 442 |
| Bruges à Blankenberghe | » | » | 18 | 5 400 | 5 400 | 2 000 | 1 000 000 | » | » |
| Centre | » | » | (8) 766 | 212 170 | 212 170 | 11 000 | 5 500 000 | 11 000 | 5 500 |
| Baume à Marchienne | » | » | 89 | 24 030 | 24 030 | 6 000 | 3 000 000 | » | » |
| Chimay | » | » | 381 | 114 300 | 114 300 | 3 800 | 1 900 000 | » | » |
| Eecloo à Bruges | » | » | 51 | 25 500 | 25 500 | 5 400 | 2 700 000 | » | » |
| Eecloo à Gand | » | » | 42 | 21 000 | 21 000 | 2 000 | 1 000 000 | 3 000 | 1 500 |
| Flandre occidentale | » | » | 377 | 94 250 | 94 250 | 26 757 | 8 121 819 | 14 000 | 3 500 |
| Grand-Central Belge. — Exploitation commune | » | » | » | » | (10) | » | (11) 7 000 000 | » | » |
| Grand-Central Belge. — Anvers à Rotterdam | » | » | » | (13) 222 166 | (13) 222 166 | 50 408 | 12 602 000 de dividende. | » | » |
| Grand-Central Belge. — Id. (Anvers à Hasselt) | » | » | » | | | 37 200 | | » | » |
| Grand-Central Belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Herenthals | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand-Central Belge. — Est-Belge | » | » | 994 | (16) 469 200 | 469 200 | 40 260 | 20 130 000 | 330 | 165 |
| Grand-Central Belge. — Entre-Sambre-et-Meuse | » | » | 383 | (18) 383 000 | 383 000 | 31 000 | 15 500 000 | 19 991 | 4 997 |
| Hainaut et Flandres | » | » | 521<br>139 | 151 090<br>35 445 | 186 535 | 45 500 | 13 650 000 | » | |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | » | » | 229<br>111 | 299 000<br>55 500 | 354 500 | 42 900 | 5 312 500 | » | » |
| Manage à Piéton | » | » | » | » | » | 2 400 | 1 200 000 | » | » |
| Lichtervelde à Furnes | » | » | » | » | » | 10 000 | 5 000 000 | » | » |
| Liégeois-Limbourgeois | » | » | 233 | 67 374 | 67 374 | 40 400 | 20 200 000 | » | » |
| Liége à Maestricht | » | » | 175 | 49 655 | 49 655 | 10 000 | 5 000 000 | » | » |
| Lierre à Turnhout | » | » | » | » | » | 8 600 | 4 300 000 | » | » |
| Luxembourg (G^de C^ie du) | » | » | 3 227<br>838 | 322 700<br>419 000 | 741 700 | 100 000 | 50 000 000 | 11 000 | 5 500 |
| Pepinster à Spa | » | » | 1 496<br>99 | 141 641<br>49 500 | 191 141 | 7 300 | 1 825 000 | » | » |
| Totaux. | 516 | privilég. 258 000 | 10 239 | 3 161 921 | 3 419 921 | 505 675 | 195 253 819 | 68 205 | 25 604 |

**Résumé du Passif.**

| [illegible]TAL ([illegible] au Bilan). Obligations-emp. Nombre. | Obligations-emp. Montant. | Montant TOTAL. | Fonds de réserve. | Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser. | Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser. | Banquiers créditeurs. | Comptes courants créditeurs. | Prélèvements pour réfection de la voie et du matériel. | Solde en bénéfices. | TOTAL du Passif. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 500 | 10 500 000 | 20 812 500 | 15 885 | » | 1 883 | » | 3 086 576 | 29 623 | 222 182 | 24 168 649 |
| | » | 4 442 000 | 351 627 | » | 298 241 | » | 135 467 | » | » | 5 485 335 |
| [illegible] | 1 110 000 | 2 110 000 | » | 16 672 | 2 884 | » | 109 261 | » | 2 065 | 2 246 282 |
| [illegible] | 700 000<br>10 527 830 | 22 227 830 | » | » | » | » | 3 666 017 | » | » | 26 106 017 |
| 11 911 | 3 215 970 | 6 215 970 | » | » | » | » | » | » | » | 6 240 000 |
| [illegible] | 10 510 500 | 12 410 500 | » | 44 494 | » | 400 | 222 269 | » | » | 12 791 963 |
| [illegible] 949 | 3 474 500 | 6 174 500 | » | 95 803 | » | » | 259 629 | » | » | 6 555 432 |
| 3 [illegible] | 1 984 500 | 4 484 500 | » | 33 180 | » | » | 123 566 | » | 103 | 4 662 349 |
| 3 [illegible] | 2 405 750 | 14 027 569 | 866 760 | » | 158 870 | » | 98 393 | » | 16 993 | 15 262 835 |
| » | (12) 1 000 000 | 8 000 000 | » | » | » | 784 246 | 3 205 958 | » | » | 11 990 204 |
| 856<br>17 273<br>[illegible] 475 | 856 000<br>4 869 169<br>5 705 324 | 24 032 493 | 80 271 | 116 910 | 773 385 | » | 2 258 328 | 273 040 | 1 759 | 27 758 352 |
| 11<br>[illegible] 975 | 3 510 328 | 3 510 328 | » | » | » | » | » | » | » | 3 510 328 |
| 15<br>[illegible] 339 | 4 901 700 | 4 901 700 | » | » | » | » | » | » | » | 4 901 700 |
| 732<br>973<br>[illegible] | 369 500<br>963 000<br>19 300 800 | 40 928 300 | » | 265 013 | 9 330 | 147 596 | (17) 470 850 | » | 30 579 | 42 320 868 |
| 4 [illegible]<br>3 851 | 4 656 000<br>3 851 000 | 29 004 750 | » | » | 155 000 | » | 424 179 | » | 428 185 | 30 395 114 |
| 7 [illegible]<br>[illegible] 313 | 10 899 070<br>2 382 465 | 26 931 535 | » | 79 170 | » | » | 1 680 855 | » | » | 28 878 095 |
| 4 [illegible]<br>[illegible] | 7 145 500 | 12 458 000 | » | 18 525 | 78 356 | » | 136 325 | 20 000 | » | 13 065 706 |
| 4 000 | 2 000 000 | 3 200 000 | » | » | » | » | » | » | » | 3 200 000 |
| » | » | 5 000 000 | (19) 8 439 | » | 112 083 | » | » | » | 14 726 | 5 135 248 |
| 48 [illegible] | 19 798 078 | 39 998 078 | » | 404 162 | » | » | 124 758 | » | » | 40 594 372 |
| 11 825 | 3 355 226 | 8 355 226 | » | » | » | 412 593 | 227 164 | » | » | 9 044 638 |
| » | » | 4 300 000 | 343 666 | » | 287 260 | » | 8 454 | » | » | 4 939 380 |
| [illegible] 165<br>[illegible] 136 | 11 016 500<br>59 578 000 | 126 094 500 | 165 000 | 820 680 | 808 915 | » | 7 193 122 | » | 3 054 | 135 826 971 |
| 404<br>3 901 | 101 000<br>1 950 500 | 3 876 500 | » | 44 440 | 94 666 | » | 97 819 | » | » | 4 304 566 |
| 617 857 | 212 638 210 | 433 496 779 | 1 831 648 | 1 939 049 | 2 780 873 | 1 344 835 | 23 528 990 | 322 663 | 719 646 | 469 384 404 |

**Bilans au 31 décembre 1866.**

N° XXVI.

| CHEMINS DE FER. | CAPIT[AL] amorti ou racheté. Actions. Nombre. | Actions. Montant. | Obligations et emprunts. Nombre. | Obligations et emprunts. Montant. | Montant TOTAL. | restant à amortir (Val[eur]) Actions ordinaires. Nombre. | Actions ordinaires. Montant. | Actions privilégiées. Nombre. | Actions privilégiées. Montant |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge | » | » | » | (1) 61 701 173 | 61 701 173 | » | » | » | » |
| Mons à Manage | (5) 58 | ordin. 29 000 | » | » | 29 000 | 26 537 | 13 268 500 | 10 000 | 5 000 0[00] |
| Dendre-et-Waes | » | » | 991 | 991 000 | 991 000 | 30 000 | 15 000 000 | » | » |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | » | » | » | » | » | 26 000 | 13 000 000 | » | » |
| Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt | 185<br>(6) 276 | privilég. 92 500 divid. | » | » | 92 500 | 24 724 | de dividende | 24 815 | 12 407 5[00] |
| Totaux partiels | 519 | 121 500 | 991 | 62 692 173 | 62 813 673 | 107 261 | 41 268 500 | 34 815 | 17 407 5[00] |
| Charleroi à la frontière de France. Soc. conces. | 651 | (20) ord. 325 500 | 2 000 | 2 000 000 | 2 325 500 | 16 767 | (21) 8 701 482 | » | » |
| Charleroi à la frontière de France. Cie du Nord. | » | » | (22) | » | » | » | » | » | » |
| Liége à Namur et Givet. Soc. conces. | » | » | 2 199<br>991 | 659 700<br>288 855 | 659 700<br>288 855 | »<br>» | »<br>» | »<br>» | »<br>» |
| Liége à Namur et Givet. Cie du Nord. | » | » | (22) | » | » | » | » | » | » |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain. Soc. conces. | » | » | 460 | 133 400 | 133 400 | 20 000 | 10 000 000 | » | » |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain. Cie du Nord. | » | » | (22) | » | » | » | » | » | » |
| Nord-Belge. Comptabilité centrale | » | » | 1 302 | 379 873 | 379 873 | » | » | » | » |
| Totaux | 651 | ordin. 325 500 | 6 952 | 3 461 828 | 3 787 328 | 36 767 | 18 701 482 | » | » |
| Report des totaux des Compagnies. (*Voir* la page précédente) | 516 | privilég. 258 000 | 10 239 | 3 161 921 | 3 419 921 | 505 675 | 195 253 819 | 68 205 | 25 604 7[…] |
| Totaux généraux | 1 686 | 705 000 | 18 182 | 69 315 922 | 70 020 922 | 649 703 | 255 223 801 | 103 020 | 43 012 2[…] |

## Résumé du passif.

| …CIAL (…té au Bilan.) Obligations-emp. Nombre. | Obligations-emp. Montant. | Montant TOTAL. | Fonds de réserve. | Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser. | Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser. | Banquiers créditeurs. | Comptes courants créditeurs. | Prélèvements pour réfection de la voie et du matériel. | Solde en bénéfices. | TOTAL du Passif. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • | (2) 200 880 221 | 200 880 221 | » | (3) 1 177 031 | » | (4) 15 037 923 | » | » | » | 278 796 348 |
| • | » | 18 268 500 | » | » | » | » | » | » | » | 18 297 500 |
| 6 009 | 6 009 000 | 21 009 000 | » | » | 725 496 | » | » | » | » | 22 725 496 |
| • | » | 13 000 000 | » | » | 195 000 | 81 716 | » | » | » | 13 276 716 |
| • | » | 12 407 500 | » | » | 454 050 | » | 118 983 | » | » | 13 073 033 |
| 6 009 | 206 889 221 | 265 565 221 | » | 1 177 031 | 1 374 546 | 15 119 639 | 118 983 | » | » | 346 169 093 |
| • | » | 8 701 482 | » | » | » | » | » | » | » | 11 026 982 |
| (22) 44 150 | 12 968 779 | (22) 12 968 779 | » | » | » | » | » | » | » | 12 968 779 |
| [illegible] | 17 790 300 | 17 790 300 | » | » | » | » | » | » | » | 18 450 000 |
| [illegible] | 14 531 949 | 14 531 949 | » | » | » | » | » | » | » | 14 820 804 |
| 44 450 | 12 968 779 | 12 966 779 | » | » | » | » | » | » | » | 12 968 779 |
| 21 240 | 6 188 600 | 16 188 600 | » | 212 920 | 456 180 | » | 13 767 | » | 39 501 | 17 044 368 |
| (22) 12 100 | 3 238 547 | (22) 3 238 547 | » | » | » | » | » | » | » | 3 238 547 |
| (22) 1 302 | — 379 873 | (22) — 379 873 | 48 658 | » | » | » | 777 055 | » | » | 825 713 |
| (22) 125 195 | (22) 67 307 081 | (22) 86 008 563 | 48 658 | 212 920 | 456 180 | » | 790 822 | » | 39 501 | 91 343 972 |
| 617 857 | 212 638 210 | 433 496 779 | 1 831 648 | 1 939 049 | 2 780 873 | 1 344 835 | 23 528 990 | 322 663 | 719 646 | 469 384 404 |
| 83 061 | 486 834 512 | 785 070 563 | 1 880 306 | 3 329 000 | 4 611 599 | 16 464 474 | 24 438 795 | 322 663 | 759 147 | 906 897 469 |

**Relevé général du nombre des fonctionnaires et agents à traitements fix**

N° XXVII.

| CHEMINS DE FER. | Longueur moyenne exploitée en kilomètres. | ADMINISTRATION CENTRALE ET FRAIS GÉNÉRAUX. Direction et administ. centrale. Directeur et agents. | Gens de service. | Compta-bilité et contrôle. | TOTAL A. | VOIES Ingénieurs, conducteurs, surveillants et employés. | Gardes-routes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') . . | 790 | 173 | (1) 91 | 100 | 364 | 122 | [illegible] |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . | 93 | 7 | 2 | 10 | 19 | 11 | 9 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . . . . . . . . . . | 50 | 1 | » | 6 | 7 | 2 | 7 |
| Bruges à Blankenberghe . . . . . | 15 | 1 | » | 2 | 3 | 1 | [illegible] |
| Centre et Baume à Marchienne (5) . . | 76 | 6 | 2 | 14 | 22 | 11 | 1 |
| Chimay . . . . . . . . . . . . | 59 | 3 | 1 | 5 | 9 | 4 | 1 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . . | 48 | (6) 3 | 1 | 6 | 10 | 2 | [illegible] |
| Grand-Central Belge. . . . . . . . | 478 | 69 | (7) 21 | 42 | 132 | 29 | 4 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Piéton. . . . . . . . . . . | 51 | 4 | 1 | 5 | 10 | 2 | [illegible] |
| Liége à Maestricht . . . . . . . | 30 | 5 | 3 | 8 | 16 | 3 | [illegible] |
| Lierre à Turnhout. . . . . . . . | 37 | 5 | 2 | 6 | 13 | 4 | 4 |
| Luxembourg (G. C$^{ie}$ du) . . . . . | 274 | 21 | 7 | 44 | 72 | 26 | 2 |
| Pepinster à Spa . . . . . . . . | 12 | 2 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 |
| Totaux. . . | 1 223 | 127 | 41 | 150 | 318 | 97 | 1 2 |
| Société anonyme d'exploitation . . . | 310 | 21 | 4 | 42 | 67 | 12 | [illegible] |
| Charleroi à la frontière de France . . | 31 | 21 | 2 | (22) 25 | 48 | 6 | (23) 2 |
| Liége à Namur et Givet . . . . . | 126 | | | | | 19 | (23) 1 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain . . | 46 | | | | | 3 | 1 |
| Lignes Nord-belges. — Totaux . . . | 203 | 21 | 2 | 25 | 48 | 28 | 5 |
| Totaux généraux (non compris les lignes exploitées par l'Etat). . . . . . | 1 736 | 169 | 47 | 217 | 433 | 137 | 1 7 |

**...et des ouvriers à salaires journaliers. (Au 1er janvier 1867.)**

| ...TIMENTS. | | Nombre de passages à niveau. | TRACTION. | | | | | | TOTAUX A, B, C, A REPORTER. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Poseurs et ...beurs. | TOTAL B. | | Ingénieurs, conducteurs, surveillants et employés. | Machinistes. | Chauffeurs. | Dépôts ou remises, nettoyeurs, visiteurs. | Service hydraulique. — Pompeurs. | TOTAL C. | Chefs et employés. | Ouvriers. |
| a 4 255 | 4 407 | » | 132 | b | b | b 2 451 | b | 2 583 | 527 | 6 827 |
| 121 | 228 | 111 | 3 | 9 | 18 | 27 | » | 57 | 31 | 273 |
| 14 | 90 | 86 | 2 | 7 | 7 | 2 | » | 18 | 11 | 104 |
| 10 | 23 | 12 | » | 2 | 2 | 1 | » | 5 | 4 | 27 |
| 100 | 212 | 65 | 3 | 26 | 30 | 45 | 7 | 111 | 34 | 311 |
| 33 | 58 | » | 2 | 3 | 3 | 12 | » | 20 | 14 | 73 |
| 23 | 83 | 56 | » | 5 | 4 | 2 | 3 | 14 | 11 | 96 |
| 301 | 822 | (8) 847 | (9) 21<br>4 | 83<br>4 | 89<br>4 | 209<br>20 | 9<br>» | 411<br>(17) 32 | 165 | 1 232 |
| 52 | 112 | 137 | » | 5 | 5 | 4 | » | 14 | 11 | 125 |
| 29 | 70 | 41 | » | 4 | 6 | 9 | » | 19 | 16 | 89 |
| 21 | 71 | (19) 59 | 4 | 2 | 5 | 2 | 5 | 18 | 19 | 83 |
| 479 | 747 | » | 13 | 60 | 79 | 87 | 14 | 253 | 104 | 968 |
| 11 | 26 | 24 | » | 3 | 3 | 1 | 1 | 8 | 6 | 33 |
| 1 197 | 2 542 | » | 52 | 213 | 255 | 421 | 39 | 980 | 426 | 3 414 |
| 351 | 676 | » | 12 | 38 | 50 | 286 | » | 386 | 87 | 1 042 |
| 68 | 97 | 15 | 7 | 24 | 33 | 43 | » | 107 | 13 | 191 |
| 322 | 509 | 190 | 5 | 38 | 58 | 61 | » | 162 | 70 | 649 |
| 19 | 36 | 17 | 6 | 17 | 19 | 13 | 1 | 56 | 9 | 83 |
| 409 | 642 | 222 | 18 | 79 | 110 | 117 | 1 | 325 | 92 | 923 |
| 1 957 | 3 860 | » | 82 | 330 | 415 | 824 | 40 | 1 691 | 605 | 5 379 |

**Relevé général du nombre des fonctionnaires et agents à traitements fix**

N° XXVII (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | REPORT du TABLEAU PRÉCÉDENT. | | ATELIERS D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL. | | | SERV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Chefs et employés. | Ouvriers. | Chefs et employés. | Ouvriers. | TOTAL. | Chefs de service. | Personn des trains. |
| État Belge (réseau exploité par l') . . | 527 | 6 827 | » | 1 630 | 1 630 | 23 | 438 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . | 31 | 273 | 2 | 82 | 84 | 2 | 20 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . . . . . . . . . . . . | 11 | 104 | 1 | 65 | 66 | » | 10 |
| Bruges à Blankenberghe . . . . . | 4 | 27 | 1 | 3 | 4 | » | 2 |
| Centre et Baume à Marchienne . . . | 34 | 311 | 4 | 112 | 116 | 3 | 29 |
| Chimay . . . . . . . . . . . . | 14 | 73 | 1 | 8 | 9 | 2 | 6 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . | 11 | 96 | 2 | 30 | 32 | » | 6 |
| Grand-Central Belge. . . . . . . . | 165 | 1 232 | (10) 16<br>9 | (11) 657<br>27 | 673<br>(18) 36 | 19 | (12) 138 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Piéton) . . . . . . . . . . . | 11 | 125 | 2 | 36 | 38 | 1 | 9 |
| Liége à Maestricht . . . . . . . . | 16 | 89 | 1 | 11 | 12 | » | 8 |
| Lierre à Turnhout . . . . . . . . | 19 | 83 | (20) » | 24 | 24 | (21) » | 4 |
| Luxembourg (G<sup></sup>de C<sup></sup>ie du) . . . . . | 104 | 968 | 28 | 408 | 436 | 15 | 114 |
| Pepinster à Spa . . . . . . . . . | 6 | 33 | 1 | 4 | 5 | » | 3 |
| Totaux et moyennes. . . | 426 | 3 414 | 68 | 1 467 | 1 535 | 42 | 340 |
| Société anonyme d'exploitation . . . | 87 | 1 042 | 10 | 182 | 192 | 12 | 53 |
| Charleroi à la frontière de France . . | 13 | 191 | 18 | 305 | 323 | 3 | 35 |
| Liége à Namur et Givet. . . . . . | 70 | 649 | 9 | 156 | 165 | 9 | 62 |
| Mons à Haumont et Saint-Ghislain . . | 9 | 83 | 3 | (27) 37 | 40 | 9 | 31 |
| Lignes Nord-Belges. — Totaux et moyennes . . . . . . . . . | 92 | 923 | 30 | 498 | 528 | 21 | 128 |
| Totaux généraux et moyennes (non compris les lignes de l'État) . . . | 605 | 5 379 | 108 | 2 147 | 2 255 | 75 | 530 |

(A) Y compris les stations têtes de lignes des Compagnies.

**des ouvriers à salaires journaliers. (Au 1er janvier 1867.)**

| TRANSPORTS. | | | Nombre de stations. (A) | TOTAL GÉNÉRAL. | | | PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ. | | NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES pour un | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …hefs et …loyés …des …ns. | Facteurs et ouvriers des stations. | TOTAL. | | Chefs et employés. | Ouvriers. | TOTAL du personnel. | Chefs et employés. | Ouvriers. | Agent. | Ouvrier. |
| 1 [illegible] | (3) 2 444 | 3 914 | 203 | 1 997 | 10 901 | 12 898 | (B) 2,30 | 13,80 | 5 625 | 939 |
| 42 | 60 | 124 | 17 | 97 | 415 | 512 | 1,04 | 4,46 | 3 804 | 889 |
| 17 | 126 | 153 | 10 | 39 | 295 | (4) 334 | 0,78 | 5,90 | 8 158 | 1 079 |
| 6 | 5 | 13 | 5 | 13 | 35 | 48 | 0,87 | 2,33 | 3 470 | 1 289 |
| 35 | 72 | 139 | 17 | 105 | 495 | 600 | 1,38 | 6,51 | 4 266 | 905 |
| 13 | 12 | 33 | 12 | 36 | 93 | 129 | 1,61 | 1,58 | 3 185 | 1 233 |
| 14 | 48 | 68 | 12 | 33 | 174 | 207 | 0,70 | 3,62 | 6 756 | 1 281 |
| 173 | (14) 552 | 882 | 92 | (15) 520 | 2 468 | (16) 2 988 | 1,09 | 5,16 | 4 127 | 870 |
| 14 | 38 | 62 | 12 | 37 | 199 | 236 | 0,73 | 3,90 | 5 670 | 1 054 |
| 16 | 27 | 51 | 9 | 41 | 127 | 168 | 1,37 | 4,23 | 4 175 | 1 348 |
| 7 | 12 | 23 | 7 | 30 | 119 | 149 | 0,81 | 3,22 | 3 699 | 932 |
| 112 | 233 | 474 | 59 | 373 | 1 609 | 1 982 | 1,36 | 5,87 | 7 845 | 1 819 |
| 5 | 11 | 19 | 4 | 15 | 48 | 63 | 1,25 | 4,00 | 3 572 | 1 116 |
| 454 | 1 196 | 2 041 | 272 | 1 339 | 6 077 | 7 416 | 1,09 | 4,97 | 5 329 | 1 174 |
| 89 | 136 | 290 | 68 | 251 | 1 360 | 1 611 | 0,81 | 4,39 | 5 203 | 960 |
| 31 | (24) 94 | 163 | 8 | 100 | 590 | 690 | » | 19,03 | » | 602 |
| 86 | 212 | 369 | 28 | 236 | 1 017 | (26) 1 253 | » | 8,07 | » | 1 215 |
| 58 | (28) 46 | 114 | (29) 6 | 80 | 166 | 246 | » | 3,61 | » | 1 994 |
| 145 | 352 | 646 | 42 | 416 | 1 773 | 2 189 | 2,05 | 8,73 | 4 598 | 1 079 |
| 688 | 1 684 | 2 977 | 382 | 2 006 | 9 210 | 11 216 | 1,16 | 5,31 | 5 162 | 1 124 |

…B, Calculé sur un personnel de 1,820 agents existant réellement au 1er janvier 1867, au lieu de 1,997, chiffre fixé par un A. M. du …sept. 1866. (*Voir* plus loin le N. B. aux observations du tableau n° XXVII.)

**Répartition du personnel à traitements organiques, entre les cadres spéciaux des diverses grandes branches de l'administration des chemins de fer de l'État. (A. M. 30 sept. 1866.)**

N° XXVII bis.

| Branches de service DES CHEMINS DE FER. | Administration centrale AU MINISTÈRE. | | Service d'exécution. (793 kilomètres.) | | TOTAL PAR SERVICE. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre d'agents. | Traitements annuels. | Nombre d'agents. | Traitements annuels. | Nombre d'agents. | Traitements annuels. |
| Service général | 44 | 129 000 | » | » | 144 | 341 100 |
| Contrôle des recettes | 100 | 212 000 | » | » | | |
| Voies et travaux | 27 | 71 000 | 122 | 300 600 | 149 | 371 600 |
| Traction et matériel | 31 | 78 100 | 121 | 266 400 | 178 | 412 700 |
| Contrôle des matières | 15 | 32 700 | 11 | 35 500 | | |
| Exploitation. Chefs de service. Bureaux. | 56 | 143 400 | 23 | 100 500 | 1 526 | 2 584 700 |
| Exploitation. Personnel des trains | » | » | 438 | 685 800 | | |
| Exploitation. Id. des stations (A). | » | » | 1 009 | 1 655 000 | | |
| Totaux. | 273 | 666 300 | 1 724 | 3 043 800 | 1 997 | (B) 3 710 100 |
| (A) PERSONNEL DES STATIONS. | | | | | | |
| Chefs de stations | » | » | 177 | 351 700 | 247 | 488 200 |
| Sous-chefs de stations | » | » | 70 | 136 500 | | |
| Commis-chefs | » | » | 12 | 36 000 | 482 | 778 600 |
| Commis | » | » | 470 | 742 600 | | |
| Facteurs-chefs | » | » | 24 | 45 600 | 262 | 364 800 |
| Facteurs | » | » | 238 | 319 200 | | |
| Officiers de police | » | » | 18 | 23 400 | 18 | 23 400 |
| Totaux. | » | » | 1 009 | 1 655 000 | 1 009 | 1 655 000 |

(B) *Voir* le N. B. État, aux observations du tableau n° XXVII, page 371.

**Nombre d'agents par catégorie d'emplois.**

| Branches de service (non compris les postes et télégraphes). | Directeurs et inspecteurs. | Contrôleurs et vérificateurs. | Chefs et sous-chefs de bureau. | Commis-chefs et commis. | Ingénieurs. | Chefs et sous-chefs de sections. | Chefs et sous-chefs de stations. | Personnel des trains. | Facteurs-chefs et facteurs. | TOTAL du personnel. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Service général | 5 | » | 4 | 35 | » | » | » | » | » | 44 |
| Contrôle | 2 | 15 | 4 | 79 | » | » | » | » | » | 100 |
| Voies et travaux | 2 | 1 | 4 | 76 | (1) 21 | (1) 45 | » | » | » | 149 |
| Traction et matériel | 1 | 3 | 3 | (2) 119 | 22 | 4 | » | » | » | 178 |
| Contrôle des matières | 1 | 8 | 1 | 16 | » | » | » | » | » | |
| Exploitation (transports) | 9 | 12 | 14 | 526 | » | » | 247 | 438 | 280 | 1 526 |
| Totaux. | 20 | 39 | 30 | 851 | (3) 43 | 49 | 247 | 438 | (4) 280 | 1 997 |

(1) Il y a 16 sections de route, dont cinq sont confiées à des ingénieurs.
(2) Y compris 5 gardes-magasin et 2 facteurs de station.
(3) Y compris 7 sous-ingénieurs.
(4) Y compris 18 surveillants de gare dits officiers de police.

# NOTES ET OBSERVATIONS

## SE RAPPORTANT AUX TABLEAUX STATISTIQUES QUI PRÉCÈDENT.

**(Année 1866.)**

---

TABLEAU N° II. (Page 257.)

(1) *État.* — *Voir* à la page précédente la situation des locomotives. — Le nombre total moyen des locomotives employées a été de 304 en 1866.

(2) *État.* — Le compte rendu n'indique pas le nombre de jours que les locomotives sont restées à réparer ou en réparation ; ce renseignement est cependant nécessaire pour bien se rendre compte du travail réel effectué, de la dépense, etc.

(3) *Diverses Compagnies.* — Les locomotives sont réparées à tour de rôle.

(4) *Anvers à Gand.* — La force des locomotives, $F$, est calculée d'après la formule adoptée à l'État :

$$F = \frac{n \times 8{,}190 \times V\,(P - 1.033)}{75} = 38.37 \text{ chevaux-vapeur.}$$

$n$ = nombre de tours de roues par seconde = 2,51.

$V$ = volume d'un cylindre en *mètres cubes* = $0^{m},271$.

(Le diamètre des cylindres = $0^{m},28$ ; et la course des pistons = $0^{m},44$.)

$P$ = tension absolue (en kilogr. par centimètre carré = 6,198).

(5) Train mixte marchant à une vitesse de 45 kilom. à l'heure.

Charge remorquée y compris la locomotive = 180 tonnes.

Effort de traction par tonne = 10 kilogr.

Vitesse du piston par seconde = $3^{m},08$.

Vitesse du train par seconde ou de la roue au point de contact = $12^{m},50$.

Travail moteur développé en kilogrammètres 14,675.

Nombre de chevaux-vapeur = 196 ; et en chiffre rond = 200.

(6) *Centre.* — Sur les 8 locomotives, il y en a 3 à terrassements.

(7) *Centre.* — La Société a reçu 2 locom. à voyag. en sept. ; 1 à marchand. en avril ; 3 à fortes rampes en nov. 1866.

(8) *Centre.* — La moyenne des chevaux-vapeur est de 93 chevaux pour les locomotives à voyageurs et mixtes, 103 pour les marchandises, 120 pour les fortes rampes, 60 pour les manœuvres de gare et 30 pour les terrassements.

(9) *Grand-Central.* — Le Grand-Central a reçu 16 locomotives pour marchandises en 1866, et en a mis 3 hors de service (2 mixtes et 1 de gare).

Le nombre moyen de locomotives en service par jour a été de 50,49 en 1866 et de 63 en 1867.

(10) *Jonction de l'Est.* — La Compagnie exploitant la section de Manage à Piéton avec son matériel, nous avons compté sur 51 kilomètres exploités.

(11) *Liége à Maestricht.* — La Compagnie a reçu en 1867 une locomotive en plus, du même type que les 5 déjà employées.

(12) *Lierre à Turnhout.* — La force indiquée est la force brute de la machine et non son effet utile.

(13) *Luxembourg.* — La Compagnie a reçu en 1866, 8 locomotives à voyageurs et 16 locomotives à marchandises. Nous avons compté 219 kilom. lignes anciennes, 35 kilom. ligne de l'Ourthe, et 20 kilom. pour la ligne Grand-Ducale.

(14) **Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.**

| Longueur moyenne exploitée en kilomètres. | 121 | 19 | 85 | 34 | 51 |
|---|---|---|---|---|---|
| RENSEIGNEMENTS DIVERS DÉTAILLÉS PAR COMPAGNIES. | Flandre occidentale | Gand à Selzaete. | Hainaut et Flandres. | Lichtervel[de] à Furnes. | Tamines à Landen. |
| 8 locomotives à voyageurs. | 8 | » | » | » | » |
| 19 locomotives mixtes | 6 | » | 10 | » | 3 |
| 12 locomotives-tenders | 4 | 3 | 2 | 3 | » |
| 15 locomotives à marchandises | 4 | » | 8 | » | 3 |
| 54 Totaux pour 310 kilom. | 22 | 3 | 20 | 3 | 6 |
| **ANNEXE AU TABLEAU N° III, p. 258.** | | | | | |
| Parcours kilométrique total des locomotives | 620 252 | 56 112 | 606 428 | 80 319 | 140 620 |
| Parcours moyen par kilomètre exploité. | 5 126 | 2 953 | 7 134 | 2 362 | 2 757 |
| Combustible consommé (total en tonnes) | 7 662.1 | 505.0 | 8 056.0 | 839.5 | 2 372.7 |
| Consommation moyenne par locom.-kilom. | 12.35 | 9.00 | 13.28 | 10.45 | 16.87 |
| **ANNEXE AU TABLEAU N° VI, p. 264.** | | | | | |
| Parcours kilométrique total des trains | 518 809 | 53 440 | 509 755 | 76 060 | 147 887 |
| Parcours moyen par kilomètre exploité | 4 288 | 2 812 | 5 997 | 2 237 | 2 900 |

(15) *Charleroi à la frontière de France.* — La force des locomotives n'est pas calculée en chevaux-vapeur, elle est comptée par le nombre d'unités que les locomotives peuvent remorquer ; savoir :

Machine Engerth, 180 unités — Creusot, 120 — à fortes rampes, 120 — de gare, 84 unités.

Les unités sont comptées comme suit :

Un wagon vide ou contenant moins de 1,000 kilogr., 2 unités.

Un wagon chargé de 1,000 à 6,500 kilogr., 3 unités.

Un wagon chargé de plus de 6,500 kilogr., 4 unités.

(16) *Liége à Namur et Givet.* — La force des locomotives est comptée par unités :

Machines à marchandises ordinaires, 90 unités — mixtes, 72 — à voyageurs, 45 — de gare, 84 unités.

Les unités sont comptées comme il est dit au (15) précédent.

N. B. **Primes d'économies et de parcours.** — Le taux des primes allouées aux machinistes ou des retenues opérées, varient, dans la plupart des Compagnies, entre 30 et 40 centimes par 100 kilogr. de combustible économisé ou consommé en trop.

Des primes de parcours sont en outre accordées aux sociétés suivantes :

| | PAR TRAIN-KILOMÈTRE. | | |
|---|---|---|---|
| | de voyag. | mixtes. | de march. |
| *Grand-Central Belge* (*voir* pages 370-71 du premier *Annuaire*) . . . . . . . . . . . . fr. | 0,004 | » | 0,008 |
| *Nord-Belge* (*voir* page 321 du premier *Annuaire*). | 0,015 | » | 0,02 et 0,03 |
| *Luxembourg* (sans primes d'économies) . . . . | 0,0085 | 0,01063 | 0,01275 |

A l'État, en 1866 et 1867, les allocations du combustible d'alimentation (briquettes) des locomotives sont restées les mêmes que celles fixées en 1864, mais avec une majoration de 1/10e pendant les six mois d'hiver (octobre à mars inclus), savoir :

| | Kilogr. |
|---|---|
| Pour l'allumage de la locomotive . . . . . . . . . . . . . . . . | 50 |
| Par heure de feu . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 |
| Par locomotive-kilomètre, trains express . . . . . . . . . . . . . | 3,200 |
| Par voiture-kilomètre, trains express . . . . . . . . . . . . . . | 0,390 |
| Par locomotive-kilomètre, trains à voyageurs . . . . . . . . . . . | 2,300 |
| Par voiture-kilomètre, trains à voyageurs. . . . . . . . . . . . . | 0,280 |
| Par locomotive-kilomètre, trains à marchandises . . . . . . . . . . | 2,500 |
| Par voiture-kilomètre, trains express . . . . . . . . . . . . . . | 0,210 |

Le charbon maigre est réduit de 2/10e de la quantité consommée et le charbon gras de 1/10e.

Les machinistes sont passibles d'une retenue, lorsque leur consommation réelle dépasse le total des allocations, augmenté de 1/10e.

Le taux de la prime comme de la retenue est fixé à fr. 0,40 par 100 kilogr.

Les chefs d'atelier reçoivent une prime de 0,08 par 100 kilogr., lorsque le total général des consommations faites par les machinistes placés sous leur ordres est inférieur au total de leur allocations. Ils subissent, par contre, une retenue semblable, lorsque ce total dépasse celui des allocations de 1/10e.

Les heures de feu comprennent les heures de parcours des locomotives remorquant des trains, celles du stationnement et celles de l'allumage (comptées pour trois heures), c'est-à-dire que les allocations sont les mêmes pour trois éléments différents.

Nous allons prendre l'exemple d'un train de voyageurs ordinaire composé de 10 voitures, ayant fait un parcours de 90 kilomètres, le machiniste ayant été de service 2 heures comme parcours et 6 heures en stationnement (soit 8 heures d'intervalle entre le premier départ et la dernière arrivée), on aura :

| | | Kil. | Kil. | |
|---|---|---|---|---|
| 1 allumage . . . . . . . . . | 3 × | 30,0 = | 90 | 789 kilog. alloués. |
| 8 heures de feu . . . . . . . | 8 × | 30,0 = | 240 | |
| 90 locomot.-kilom. . . . . . . | 90 × | 2,3 = | 207 | |
| 10 voitures-kilom . . . . . . . | 90 × | 2,8 = | 252 | |

Les primes pour l'huile consommée sont fixées à fr. 0,25 par kilogr. économisé sur les allocations suivantes :

Kilogr.

0,014 par kilom. de parcours des locomotives à roues indépendantes.

0,022 pour les locomotives à roues couplées.

0,015 par heure de service en manœuvres.

TABLEAU N° III. (Page 258.)

*N. B.* Société anonyme d'exploitation. *Voir* (14) des observations du tableau n° II à la page 344.

(1) Ce chiffre est décomposé comme suit dans le compte rendu de l'administration des chemins de fer de l'État : trains de voyag. express, 1,053,960 ; trains de voyag. ord., 4,459,167, et trains de march., 4,843,801.

(2) *État.* — Nous n'avons pu obtenir ces renseignements de l'État.

(3) *État.* — 150,354 tonnes de charbons, non compris la consommation de la machine fixe de Hautpré, de 4,359 tonnes de charbon.

(4) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le rapport à l'assemblée générale des actionnaires donne des renseignements nombreux sur les locomotives, notamment sur leur parcours et le coût des réparations depuis la mise en service de chacune des locomotives ; soit un parcours de 3,380,167 kilom. et une dépense de 642,951 francs ou fr. 0,19 par kilom.

(5) *Anvers à Gand.* — Les manœuvres de gare se font généralement sans l'emploi des locomotives.

(6) *Anvers à Gand.* — Il est alloué 15 kilogr. de charbon par heure de stationnement.

(7) *Bruges à Blankenberghe.* — Non compris 150 kilom. parcourus par des locomotives étrangères remorquant des trains de voyageurs pour compte de la Société.

(8) *Centre.* — Non compris 1,980 kilom. parcourus avec des trains de balast ou de service. Le grand écart existant entre le parcours des locomotives et celui des trains provient des manœuvres dans les gares et principalemement sur les raccordements des voies destinées au transport des marchandises seulement.

(9) *Chimay.* — Il n'y a pas de locomotives faisant spécialement le service de réserve.

(10) *Chimay.* — Non compris 1,440 kilom. parcourus avec des trains de balast et 1,022 kilom. avec des trains de marchandises facultatifs.

(11) *Grand-Central.* — 20,300 kilom. ont été parcourus par des locomotives étrangères ayant remorqué des trains mixtes de l'administration et 22,426 kilom. ont été parcourus par les locomotives de la Compagnie ayant remorqué des trains sur les lignes du Luxembourg et de Manage à Wavre.

Les 37,600 tonnes de combustibles consommés ont été presque exclusivement du charbon cru et quelques tonnes de briquettes.

Les locomotives faisant les manœuvres de gare sont payées au service de la traction, par le service d'exploitation, à raison de fr. 3,60 par heure de manœuvre de gare ; 1 franc par heure de stationnement et fr. 0,36 par 10 minutes de manœuvres faites par les locomotives des trains.

(12) *Manage à Piéton.* — Y compris 1,980 kilom. parcourus par les locomotives de la Jonction de l'Est sur le chemin de fer du Centre (Piéton à Charleroi) du 12 novembre au 14 décembre 1866.

(13) *Luxembourg.* — Le parcours par kilomètre a été calculé sur 219 pour les lignes anciennes, sur 35 pour la ligne de l'Ourthe et sur 20 pour la ligne Grand-Ducale.

Le parcours total des 2,628,002 kilom. est : non compris 19,090 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service, et 64,970 kilom. parcourus par des locomotives étrangères ayant remorqué des trains de l'administration (savoir : 55,480 kilom. trains de voyageurs et 9,490 kilom. trains de marchandises), et y compris

124,103 kilom. parcourus par les locomotives de la Compagnie ayant remorqué des trains de l'étranger.

(14) *Luxembourg.* — Il est attribué par heure de manœuvre 7 kilom. à Bruxelles et 5 kilom. dans les autres stations.

(15) *Pepinster à Spa.* — Le chiffre de 64,082 kilom. se rapporte approximativement à l'exploitation proprement dite de Pepinster à Spa, mais les locomotives ont fait un parcours bien supérieur à ce chiffre pour les travaux de la construction du chemin de fer de la Jonction Grand-Ducale. (*Voir* l'observation de la page 548 du premier *Annuaire* pour le parcours sur l'État entre Pepinster et Verviers.)

L'État, en 1866, a payé 6,985 francs pour 13,970 kilom., c'est-à-dire fr. 0,50 par kilom. parcouru sur ses voies ferrées.

(16) *Pepinster à Spa.* — Les locomotives n'ont consommé que du coke, et à peu près la même quantité par train-kilom. qu'en 1865.

(17) *Charleroi à la frontière de France.* — Non compris 1,346 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service, et 127,228 kilom. parcourus par des locomotives du Nord-Français ayant remorqué des trains de voyageurs de l'administration Nord-Belge, et y compris 717,696 kilom. parcourus avec des trains du Nord-Français remorqués par des locomotives de l'administration Nord-Belge.

(18) *Liége à Namur et Givet.* — Non compris 20,052 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service.

(19) *Mons à Hautmont.* — Y compris 1,157 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service.

(20) Totaux et moyennes, non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

(21) Id. non compris Pepinster à Spa.

TABLEAU N° IV. (Page 260.)

(1) *État.* — Y compris 39 tapissières.

(2) *État.* — Le produit moyen de la tonne embarquée en 1866 a été de 3.03; il a été de 3.16 en 1865; 3.44 en 1864; 3.84 en 1862; 4.04 en 1861 et 4.07 en 1860.

(3) *État.* — Il faut ajouter à ce chiffre 268 wagons pour balast et 136 wagons de service (43 wagons-postes et 9 voitures cellulaires), soit un total de 12,205 véhicules. (*Voir* page 255 la situation générale de ce matériel.)

(4) *Anvers à Gand.* — Les 62 wagons comprennent 30 wagons fermés, utilisés également pour les bagages.

(5) *Bruges à Blankenberghe.* — Il est à remarquer que le matériel est neuf et par conséquent n'est soumis qu'à des visites peu fréquentes. En moyenne, chaque véhicule reste en réparation pendant 3 jours pour renouveler les coussinets et diverses autres petites réparations, et changer les roues s'il y a lieu.

(6) *Centre.* — Le nombre de véhicules à voyageurs et bagages par kilom. est calculé sur 54 kilom.

(7) *Centre.* — Il y a en outre 12 wagons de service.

(8) *Chimay.* — La Compagnie a en outre 12 wagons pour le service; les wagons ordinaires sont employés pour le service du balastage.

(9) *Grand-Central.* — Le nombre de véhicules à voyageurs et à bagages est calculé sur 419 kilom., et celui à marchandises sur 441 kilom. (non compris 37 kilom. de voie fluviale).

(10) *Luxembourg*. — Le nombre de véhicules est calculé sur 309 kilom., comprenant, outre la ligne principale, la ligne de l'Ourthe et la ligne Grand-Ducale. Il y a en outre 16 wagons de service.

(10) et (11) *Totaux et moyennes*. — Non compris 44 kilom. pour les sections à marchandises du Centre et du Grand-Central, et y compris les 20 kilom. de la ligne Grand-Ducale exploités par la Compagnie du Luxembourg.

(12) *Charleroi à la frontière de France*.— Le service des voyageurs se fait avec des voitures de la Compagnie du Nord-Français.

(13) *Moyennes Nord-Belge*. — Le nombre de véhicules à voyageurs et à bagages par kilom. est calculé sur 172 kilom., c'est-à-dire, non compris les 31 kilom. de la ligne de Charleroi.

(14) *Voir* l'observation (13) qui précède.

---

TABLEAU N° V. (Page 262.)

(1) *État*. — Les parcours faits à vide avaient, en 1864 et 1865, absorbé 19,10 p. c. du mouvement total. Cette proportion est descendue à 12,67 p. c. en 1866, le relevé des parcours faits à charge et des parcours faits à vide s'établissant comme suit pour cette dernière année :

| (*Page* 34 du compte rendu). | | | Voit. kilom. chargée. | Voit. kilom. vide. |
|---|---|---|---|---|
| | | | — | — |
| 1866 | Trains de voyageurs | express. | 8 306 147 | 1 686 |
| 1866 | Trains de voyageurs | ordinaires. | 41 163 194 | 17 181 |
| 1866 | Trains de voyageurs | spéciaux | 463 580 | 4 379 |
| 1866 | Trains de marchandises | ordinaires. | 100 583 433 | 21 108 526 |
| 1866 | Trains de marchandises | spéciaux | 2 525 442 | 1 075 118 |
| 1866 | | Totaux. | 153 041 796 | 22 206 890 |
| 1865 | | Mouvement total. | 122 893 311 | 29 015 378 |
| | | Différences en 1866. | + 30 148 485 | — 6 808 488 |

Il serait superflu d'insister sur la signification de la réduction obtenue en ce qui concerne les parcours faits à vide; elle marque évidemment un progrès sensible dans la voie d'une bonne utilisation du matériel.

Le compte rendu de l'État Belge ne renseigne pas le parcours à charge et à vide par catégorie de véhicules.

(2) *État*.—Le solde des décomptes du matériel employé en service mixte s'élève en faveur de l'État à 29,266 francs et à 134,922 francs pour le parcours des wagons sur les embranchements particuliers. L'État a en outre perçu 521 francs pour location et chômage des tapissières et 9,253 francs pour location de locomotives et tenders. (*Voir* pages 278-79 du compte rendu de 1866.)

Ces sommes sont comprises dans les produits extraordinaires.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht*. — Le solde des décomptes du matériel s'élève à 69,221 francs; il est compris dans les dépenses d'exploitation.

(4) *Centre*. — Le nombre-véhicules de la Société mis en circulation ou expédiés sur ses lignes est de 91,150.

(5) *Eecloo à Bruges et à Gand*.—Le nombre-véhicules de la Société mis en circulation ou expédiés sur ses lignes est de 19,766.

(6) *Jonction de l'Est*. — Il y a en outre 10 jours de retard de bâches de la Société

pour 5 francs et 76 francs de produits divers ; 14 jours de retard des bâches étrangères pour 71 francs.

(7) *Mons à Haumont.* — Il est à remarquer que dans le chiffre de 507,868 kilom., il y a 344,114 kilom. parcourus sur le réseau de Saint-Ghislain par les wagons de l'État, dont le parcours n'est pas payé par kilomètre, mais à raison de fr. 0,10 par tonne, soit pour 176,713 1/2 tonnes la somme de fr. 17,671-35.

Le matériel français ayant circulé sur la partie belge de Mons à Hautmont en 1866 est de :

1,844 voitures, ayant parcouru 59,008 kilomètres.
751 wagons à bagages, ayant parcouru 24,032 kilomètres.
55,980 wagons à marchandises, ayant parcouru 1,530,428 kilomètres.

*N. B. Anvers à Gand.* — Des transports mixtes pour marchandises par charges complètes seulement sont établis avec le chemin de fer de l'État, pour le trajet direct de Saint-Nicolas à Bruxelles.

Le matériel de la Compagnie ne peut circuler sur les autres chemins de fer, à cause de l'écartement des roues, la voie ferrée étant de $1^m$,151 au lieu de $1^m$,50.

---

## TABLEAU N° VI. (Page 264.)

*N. B.* Société anonyme d'exploitation. *Voir* (14) des observations du tableau n° II à la page 344.

(1) *État.* — Le compte rendu ne renseigne pas le nombre des trains ni la charge qu'ils ont transportée exprimée en tonnes-kilom., ce qui aurait permis d'évaluer le prix de revient de l'unité kilométrique, mais il indique que la composition moyenne des trains, pris dans leur ensemble, qui était de 17,594 voitures en 1865, ressort à 17,117 voitures en 1866.

(2) *État.* — Le train-kilomètre pris pour seule unité de recette et de dépense donne :

| ANNÉE 1865. | | ANNÉE 1866. | |
|---|---|---|---|
| Recette brute | = 4,42653 fr. | Recette brute | = 3,73004 fr. |
| Dépense | = 2,26157 » | Dépense | = 2,13698 » |
| Recette nette | = 2,16496 » | Recette nette | = 1,59306 » |

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Dans le nombre de 3,177 trains de voyageurs sont compris 218 trains express.

(4) *Centre et Baume à Marchienne.* — La différence du parcours des trains avec le parcours des locomotives provient des manœuvres dans les gares et principalement sur les raccordements des voies destinées au transport des marchandises seulement.

(5) *Chimay.* — Les trains sont tous mixtes, formés en grande partie de wagons à marchandises et de une ou deux voitures à voyageurs. Les principaux transports se composent de bois, charbons, céréales et minerais.

La charge traînée par les trains a été de 3,829,227 tonnes-kilom.

(6) *Grand-Central.* — Non compris 37 kilom. de voie fluviale.

(7) *Grand-Central.* — Ce nombre ne comprend pas le parcours des bateaux, dont le service se décompose comme suit : les bateaux à vapeur à voyageurs ont parcouru 87,772 kilom. ; les bateaux remorqueurs, 19,072 kilom. à charge et 392 kilom. à vide ; le nombre de bateaux en service a été de 735 pour les voyageurs et de 372 pour les remorqueurs.

Les bateaux à voyageurs ont transporté 3,002,034 voyageurs-kilom. et 686,401 tonnes-kilom.

Les bateaux remorqueurs ont remorqué 1,310,983 tonnes-kilom.

Les bateaux à voile affrétés ont parcouru 25,066 kilom. à charge; ils ont transporté 29,121 tonnes, dont le parcours kilométrique n'a pas été établi.

La charge traînée par les trains est exprimée en tonnes-kilom. : 12,206,805 pour les trains de voyageurs; 8,623,097 pour les trains mixtes; et 111,535,975 pour les trains de marchandises.

Les annotations sont tenues en unité, dont le poids est indéterminé et variable; les résultats obtenus sont multipliés par le poids de l'unité, estimé à 2,600 kilog. pour 1866.

(8) *Manage à Piéton.* — Y compris 1,980 kilom. parcourus sur la ligne du Centre.

(9) *Lierre à Turnhout.* — La charge traînée par les trains de voyageurs est de 28,236 tonnes-kilom., et par ceux de marchandises et mixtes de 561,842 tonnes-kilom.

(10) *Pepinster à Spa.* — La différence entre le parcours des locomotives et celui des trains provient de 13,970 kilom. parcourus par les locomotives sur la section de Pepinster à Verviers.

---

## TABLEAU N° VII. (Pages 266 à 269.)

(1) *État belge.* — Jusqu'en 1868, la comptabilité de l'État a confondu le service intérieur avec le service mixte des marchandises avec les Compagnies.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les 10,017 têtes d'animaux pesaient 1,660 tonnes.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les transports renseignés aux marchandises de la 4e classe représentent uniquement des charbons.

(4) *Anvers à Gand.* — Le mouvement des voyageurs comprend une seule fois les coupons d'aller et retour: 1re classe, 1,033; 2e classe, 6,525; 3e classe, 13,542. Ensemble, 21,100, compris dans le nombre des voyageurs à prix réduits.

Le mouvement des animaux est compté par expédition.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1re catégorie, | | chevaux : | 409 | expéditions à | 2 | têtes minimum | 818 | têtes. |
| 2e | » | bêtes à cornes | 7 072 | » | 3 | » | 21 216 | » |
| 3e | » | veaux et porcs gras . . . | 2 855 | » | 3 | » | 8 565 | » |
| 4e | » | moutons, chèvres et petits porcs . . . | 93 | » | 4 | » | 372 | » |
| | | Ensemble. . . | 10 429 | » | | | 30 971 | têtes. |

(5) *Anvers à Gand.* — La subdivision du mouvement des marchandises par classe n'est pas établie par la Société.

(6) *Gand à Bruges.* — La 1re classe comprend les expéditions de 500 kilog. et moins; la 2e classe celles de 501 à 1,000 kilog.; la 3e classe celles de plus de 1,000 kilog., et la 4e classe celles en vrac.

(7) *Grand-Central belge.* — Le mouvement des voyageurs comprend une seule fois les coupons d'aller et retour : 1re classe, 2,496; 2e classe, 13,125; 3e classe, 87,278; total, 102,899.

(8) *Liége à Maestricht.* — Y compris 110 expéditions à petite vitesse dont la subdivision par catégorie n'est pas établie par la Société.

(9) *Société anonyme d'exploitation. Totaux.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° IXbis.

(10) *Mons à Haumont.* — 10 wagons dont la classification n'est pas indiquée par la Compagnie.

(11) *Nord Belge. Totaux.* — La subdivision du mouvement des marchandises est donnée en deux grandes catégories : la grande et la petite vitesse ; la subdivision par classe n'est pas établie par la Société.

---

TABLEAU N° VIII. (Pages 270 à 273.)

(1) *État Belge.* — Les services mixtes avec les Compagnies sont confondus avec le service intérieur de l'État jusqu'en 1868, pour les transports des marchandises.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.*— Les 32,375 têtes d'animaux pesaient 2,646 ton.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les transports renseignés aux marchandises de la 4e classe représentent seulement des charbons.

(4) *Anvers à Gand.* — Il n'y a de transports en service mixte que pour les voyageurs. Des transports mixtes pour marchandises par charges incomplètes seulement sont établis avec le chemin de fer de l'État pour le trajet direct de Saint-Nicolas à Bruxelles ; il n'en n'a pas été fait distinction dans les comptes, ils sont donc compris dans le service intérieur.

(5) *Liége à Maestricht.* — Y compris 71 expéditions à petite vitesse, dont la subdivision par catégorie n'est pas établie par la Société.

(6) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° IXbis.

(7) *Mons à Haumont.* — Un wagon dont la classification n'est pas indiquée par la Compagnie.

(8) *Nord-Belge.* — Voir tableau n° VII l'observation (11).

---

TABLEAU N° IX. (Pages 274 à 277.)

(1) *Dendre-et-Waes et Hal à Ath vers Lille.*— Le mouvement se rapporte seulement aux transports sur lesquels il est attribué une part de recette à la Société.

(2) *Tournai à Jurbise.* — Le mouvement se rapporte seulement aux transports de la ligne de Tournai à Jurbise, celui de la ligne de Landen à Hasselt est compris dans la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

(3) *État Belge.* — Les tarifs spéciaux, réduits et d'abonnement, sont compris dans la 4e classe.

(4) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les 42,492 têtes d'animaux pesaient 4,306 ton.

(5) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* —Les transports renseignés aux marchandises de la 4e classe représentent seulement des charbons.

(6) *Anvers à Gand.* — *Voir* au tableau n° VII l'observation (4). Les coupons d'aller et retour et les coupons circulaires sont comptés deux fois dans le mouvement.

(7) *Anvers à Gand.* — *Voir* au tableau n° VII l'observation (5).

(8) *Bruges à Blankenberghe.* — Sur le mouvement de 8,113, il y a 341 tonnes vers Bruges et 7,772 tonnes vers Blankenberghe.

(9) *Gand à Bruges.* — *Voir* au tableau n° VII l'observation (6).

(10) *Grand-Central Belge.* — Ce nombre comprend 2,856 têtes transportées grande vitesse.

(11) *Liége à Maestricht.* — Y compris 181 expéditions à petite vitesse.

(12) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° IXbis, page 278.

(13) *Mons à Haumont.* — 11 wagons dont la classification n'est pas indiquée par la Compagnie.

(14) *Nord-Belge. Totaux.* — *Voir* au tableau n° VII les observations (10) et (11).

---

TABLEAU N° IXbis. (Pages 278 à 281.)

(1) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le mouvement des marchandises pour les six premiers mois de janvier à juin.

(2) *Tamines à Landen.* — Il manque le mouvement des bagages, des chevaux et bestiaux des mois d'octobre, novembre et décembre.

(3) *Gand à Selzaete.* — Le service commun avec Hainaut-Flandres a commencé en décembre.

(4) *Gand à Selzaete.* — Le service mixte avec l'État a commencé en juillet.

---

TABLEAU N° X. (page 282.)

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le parcours kilométrique des animaux est exprimé en tonnes-kilomètres.

(2) *Anvers à Gand.*—1re catégorie, 17,680 coupons-kilom.; 2e catégorie, 230,917 coupons-kilom.; 3e catégorie, 88,088 coupons-kilom.; 4e catégorie, 3,939 coupons-kilom.;

*N. B. État Belge.* — Le compte rendu ne renseigne pas le parcours kilométrique de tous les transports; d'après les éléments du tableau des pages 61-62-63 de ce compte rendu, on pouvait seulement établir le parcours kilométrique de six groupes de marchandises, savoir : chaux, plâtre, ciment; coke; fonte brute, mitraille de fer et de fonte; houille, briquettes, tourbe; pavés; pierres brutes, castine, etc.

---

TABLEAU N° XII. (Pages 284 à 287.)

(1) *État Belge.* — Les recettes du service intérieur sont confondues avec celles du service mixte avec les Compagnies dans la comptabilité de l'État.

(2) *État Belge.* — *Voir* la subdivision de cette somme aux observations (4) du tableau n° XIV.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Recettes des charbons seulement.

(4) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Cette somme se décompose comme suit :

Location d'immeubles, restaurants, herbages, dépôts dans les gares, 19,113 francs; produit des objets mis hors de service, 37,527 francs; location de wagons, 64,859 francs; intérêts et recettes extraordinaires, 12,371 francs; transmission de dépêches télégraphiques, 1,590 francs.

(5) *Anvers à Gand.* — Cette somme se subdivise comme suit : voir au tableau n° VII l'observation (4) : 1re catégorie, 2,188; 2e catégorie, 14,519 francs; 3e catégorie, 5,016 francs; 4e catégorie, 146 francs.

(6) *Anvers à Gand.* — La subdivision des recettes de marchandises par classe n'est pas établie par la Société.

(7) *Centre.* — Y compris 1,075 francs pour transports taxés au minimum.

(8) *Gand à Bruges.* — La subdivision par service et par classe de tarif ne nous a pas été donnée.

(9) *Grand-Central Belge.* — 7,645 francs pour transports à grande vitesse et 46,414 francs pour transports à petite vitesse.

(10) *Liége à Maestricht.* — 1,395 francs pour transports à grande vitesse et 678 francs pour transports à petite vitesse.

(11) *Lierre à Turnhout.* — Y compris 310 francs pour transports taxés au minimum.

(12) *Luxembourg.* — Y compris 6,453 francs pour transports taxés au minimum.

(13) *Luxembourg.* — Y compris 547 francs pour transports taxés au minimum.

(14) *Luxembourg.* — Produits des transports en service, 41,822 francs; location de terrains, 6,977 francs.

(15) *Pepinster à Spa.* — Y compris 125 francs pour transports taxés au minimum.

(9) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* le détail par ligne au tableau nº XIV[bis], page 296.

(16) et (17) *Nord-Belge.* — Voir l'observation (11) du tableau nº VII.

---

TABLEAU Nº XIII. (Pages 288 à 291.)

(1) *État Belge.* — La recette des bagages taxés au minimum est de 21,626 francs.

(2) *État Belge.* — *Voir* la subdivision de cette somme aux observations (4) du tableau nº XIV.

(3) *Centre.* — Y compris 1,131 francs pour transports taxés au minimum.

(4) *Grand-Central Belge.* — Cette somme comprend 2,021 francs à grande vitesse et 9,327 francs à petite vitesse.

(5) *Liége à Maestricht.* — Cette somme comprend 609 francs à grande vitesse et 675 francs à petite vitesse.

(6) *Lierre à Turnhout.* — Y compris 760 francs pour transports taxés au minimum.

(7) *Luxembourg.* — Y compris 2,522 francs pour transports taxés au minimum.

(8) *Luxembourg.* — Cette somme se décompose ainsi : produits extraordinaires, 30,137 francs ; parcours effectué sur la ligne Grand-Ducale, 98,874 francs ; location de locomotives, 7,131 francs.

(9) *Pepinster à Spa.* — Y compris 4,379 francs pour transports taxés au minimum.

(10) *Société anonyme d'exploitation.* — Voir le détail par ligne au tableau nº XIV[bis], page 296.

(11) *Nord-Belge.* — Voir au tableau nº VII les observations (10) et (11).

---

TABLEAU Nº XIV. (Pages 292 à 295.)

(1) *État Belge.* — Il est à remarquer que l'administration des chemins de fer de l'État est *la seule* en Belgique qui n'ait pas établi la distinction du service intérieur sur ses lignes et des services mixtes avec les Compagnies en relation, par tarifs et subdivisions de tarifs. L'État a confondu les services en Belgique, c'est-à-dire le service intérieur réuni au service mixte avec les Compagnies. Les services internationaux et de transit sont également réunis : voir le tableau nº XI, page 283.

(2) *Diverses Sociétés.* — La recette est la part affectée à la Société et non pas la recette totale effectuée sur les lignes concédées à la Société.

(3) *Tournai à Jurbise.* — La recette se rapporte à la ligne de Tournai à Jurbise. La recette de la ligne de Landen à Hasselt est comprise dans celle de la compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen et ne s'est élevée qu'à la somme de 129,914 francs (*voir* à la page 246), d'après le compte rendu de la Société.

(4) *État Belge.* — Cette somme (service intérieur 301,914 francs et services mixtes 974,287 francs) se décompose comme suit :

| | Francs. |
|---|---|
| Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords . . . . | 1,818 |
| Dépôt des bagages dans les stations . . . . . . . . . . . . . . | 9,122 |
| Frais de chômage du matériel, de magasinage et dépôt . . . . . . | 42,606 |
| Frais de grue, engins, chargement et déchargement. . . . . . . | 3,974 |
| Location de locomotives et tenders et eau d'alimentation fournie à des Compagnies en relation . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 16,314 |
| Usage des voies, stations et quais . . . . . . . . . . . . . . | 284,066 |
| Parcours des wagons sur les embranchements particuliers . . . . . | 134,922 |
| Quote-part des Sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 679,200 |
| Surtaxes non remboursées et pénalités à charge de bureaux . . . . | 7,018 |
| Déclarations en douane . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 39,265 |
| Recettes diverses . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 57,896 |
| Total. . . | 1,276,201 |

(5) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Ces recettes proviennent uniquement des transports des charbons.

*Anvers à Gand.* — Les 18,274 francs de recettes supplémentaires comprenant 5,890 francs provenant de location de terrains et herbages.

(6) *Centre.* — Y compris 2,206 francs pour transports taxés au minimum.

(7) *Grand-Central Belge.* — 9,666 francs pour transports à grande vitesse et 55,741 francs pour transports à petite vitesse.

(8) *Liége à Maestricht.* — 2,004 francs pour transports à grande vitesse et 1,333 francs pour transports à petite vitesse.

(9) *Anvers à Gand et Gand à Bruges par Eecloo.* — La subdivision par classe n'est pas établie par ces Sociétés.

(10) *Luxembourg.* — *Voir* aux tableaux n[os] XII et XIII les observations (14) et (8) qui donnent le détail de cette somme.

(11) *Société anonyme d'exploitation.* — Voir le détail par ligne au tableau n° XIV[bis], page 296.

(12) *Nord-Belge.* — Voir au tableau n° VII les observations (10) et (11).

---

TABLEAU N° XIV[bis]. (Pages 296 à 299.)

(1) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le détail de la recette des marchandises par classe des mois de janvier à juin, dont le montant est estimé à 500 francs par mois ; on a ajouté 3,000 francs au total pour les 6 mois.

(2) *Tamines à Landen.* — La recette a été approximativement, pour les mois d'octobre, novembre et décembre, de 300 francs pour les bagages et de 500 francs pour les chevaux et bestiaux.

(3) *Gand à Selzaete.* — Le service commun avec Hainaut-Flandres à commencé en décembre.

(4) *Lichtervelde à Furnes.* — Le détail de la recette des voyageurs par classe n'a u être donné par la Compagnie.

(5) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le détail de la recette des marchandises par classe du mois de janvier à juin; on a ajouté au total 3,859 francs pour ces six mois.

(6) *Hainaut-Flandres.* — Le détail de la recette des marchandises est approximatif pour les mois de janvier à juin; le total est exact.

(7) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le détail de la recette des marchandises en service mixte, départ vers l'État de mai à août; on a ajouté 2,838 francs au total pour ces quatre mois.

(8) *Gand à Selzaete.* — *Voir* ci-dessus l'observation (3).

(9) *Hainaut et Flandres.* — *Voir* ci-dessus l'observation (6).

(10) *Lichtervelde à Furnes.* — *Voir* ci-dessus l'observation (1), (4), (5) et (7).

(11) *Tamines à Landen.* — *Voir* ci-dessus l'observation (2).

(12) *Flandre occidentale* et *Lichtervelde à Furnes.* — Y compris 200,000 francs portés approximativement pour la garantie par le gouvernement du minimum d'intérêt à chacune des deux Compagnies.

(13) *Tamines à Landen.* — Les 294,054 francs portés en recettes extraordinaires proviennent des amendes payées par les entrepreneurs de la Compagnie de Tamines à Landen, pour retards apportés dans la livraison de la ligne au service de l'exploitation.

---

TABLEAU N° XV. (Pages 300 à 303.)

(1) *Gand à Bruges par Eecloo.* — 6 fr. 716 m. par expédition de toute catégorie.

(2) *Grand-Central Belge.* — 3 fr. 385 m. par tête en grande vitesse et 1 fr. 252 m. par tête en petite vitesse.

(3) *Liége à Mâestricht.* — 13 fr. 184 m. par expédition à grande vitesse et 7 fr. 475 m. par expédition à petite vitesse.

(4) *Moyennes partielles.* — Non compris la recette du tarif 2 d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen, les finances et équipages de Bruges à Blankenberghe et le mouvement détaillé des marchandises d'Anvers à Gand et de Gand à Bruges par Eecloo.

(5) *Moyennes partielles.* — Non compris 11 wagons animaux de Mons à Haumont.

(6) *Chimay.* — 13 fr. 163 m. par expédition de toute catégorie à petite vitesse.

---

TABLEAU N° XVI. (Pages 304 à 307.)

*Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* pour le détail par Compagnies à la pages 327.

---

TABLEAU XVIII. (§ 1er, page 312.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — Y compris 412 francs pour intérêts sur cautionnement des comptables et 6,492 francs pour la masse d'habillements.

(3) *Anvers à Gand.* — Y compris 5,040 francs pour le personnel attaché à l'administration centrale.

(4) *Anvers à Gand.* — Comprend le personnel de la direction, de la comptabilité et du contrôle, chargé en même temps du service du mouvement et même du service télégraphique à Saint-Nicolas.

(5) *Anvers à Gand.* — Y compris les frais de contentieux.

(6) *Bruges à Blankenberghe.* — Cette somme est portée au crédit des frais généraux de l'exploitation par le débit du compte de la construction de la section de Blankenberghe à Heyst.

(7) *Centre.* — Y compris 19,672 francs pour les coupons, imprimés, etc., du mouvement et du trafic.

(8) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Traitement du personnel du contrôle.

(9) *Grand-Central Belge.* — Excédant du produit des transports en service sur les dépenses extraordinaires.

(10) *Luxembourg.*—Administration supérieure, administrateur délégué, président du comité local et frais de voyage des administrateurs.

(11) *Luxembourg.* — Secrétariat à Bruxelles et à Londres. — Agent commercial.

(12) *Luxembourg.* — Contrôle et magasin central.

(13) *Pepinster à Spa.* — Non compris les imprimés, etc., du service des stations.

---

TABLEAU N° XVIII. (§ 2, page 313.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Anvers à Gand.* — Y compris le traitement d'un surveillant et de trois aides piqueurs.

(3) *Centre.* — Y compris 2,300 francs pour éclairage payé aux garde-barrière.

(4) *Manage à Wavre-Piéton.* — Il y a une rentrée de 16,359 francs pour vente de vieux matériaux retirés des voies, etc.

(5) *Lierre à Turnhout.* — Compris dans le salaire des poseurs ou piocheurs pour environ 1,800 francs par mois.

(6) *Pepinster à Spa.* — Compris dans le salaire des poseurs ou piocheurs pour environ 400 francs par mois.

(7) *Pepinster à Spa.* — Ces salaires s'appliquent à toutes les dépenses de l'entretien de la voie.

(8) *Pepinster à Spa.* — Non compris 49,790 francs prélevés pour à-compte sur la subvention stipulée à l'article 2 de la convention du 11 octobre 1861 pour réfection de la voie.

(9) *Nord-Belge.* — Entretien des plantations et clôtures.

(10) *Nord-Belge.* — Entretien des bâtiments et ouvrages d'art.

(11) *Nord-Belge.*—Fournitures pour éclairage de la voie. Appareils télégraphiques.

(12) *Mons à Haumont.* — Compris dans le salaire des poseurs et piocheurs pour 4,140 francs.

---

TABLEAU N° XIX. (§ 3, page 314.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 3,268 francs pour traitement des chefs d'ateliers.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 5,297 francs pour salaire des ouvriers dans les magasins de coke et au magasin central.

(4) *Anvers à Gand.* — Cette dépense pour le passage de l'Escaut est de 32,154 francs et se décompose comme suit : timbres pour coupons, 7,206 francs ;

entretien et réparation des embarcations, 1,532 francs; salaire des équipages et divers, 14,011 francs; bateau à vapeur, 15,505 francs.

---

TABLEAU N° XIX. (§ 4, page 315.)

(1) *Gand à Bruges par Eecloo.* — La subdivision de cette somme ne nous a pas été donnée.

(2) *Jonction de l'Est.* — Il y a une rentrée de 5,102 francs pour vente de vieux matériaux provenant du matériel.

---

TABLEAU XX. (§ 5, pages 316 et 317.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 6,703 francs pour camionnage et convoyage de marchandises, et 9,317 francs de dépenses extraordinaires.

(3) *Anvers à Gand.* — La dépense est comprise dans la somme de 10,529 francs à la colonne 3 du tableau n° XVIII, page 312.

(4) *Anvers à Gand.* — Frais du service de camionnage seulement.

(5) *Lierre à Turnhout.* — Le service est fait par l'ingénieur de la voie.

(6) *Lierre à Turnhout.* — Y compris 7,198 francs pour frais de camionnage.

(7) *Luxembourg.* — Y compris 28,265 francs pour frais de camionnage.

(8) *Luxembourg.* — Y compris 76,445 francs pour remises sur transports.

(9) *Pepinster à Spa.* — Y compris les imprimés du service des stations.

(10) *Pepinster à Spa.* — Frais de camionnage.

(11) *Mons à Hautmont.* — Compris pour 39,184 francs dans le salaire de 81,432 francs du personnel ouvrier des stations.

---

TABLEAU N° XXI. (Pages 318 et 319.)

(1) *État Belge.*— Les dépenses d'exploitation des cinq années précédentes doivent être rectifiées comme suit : — En plus : en 1861, 107 fr. 90 c.; en 1862, 21,734 fr. 80 c.; en 1863, 10,029 fr. 99 c.; en 1864, 34,477 fr. 56 c. En moins, en 1865, 257,975 fr. 38 c.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le tableau des dépenses d'exploitation est très-détaillé dans le rapport présenté aux actionnaires.

(3) *Luxembourg.*—Déduction faite de 19,055 fr. pour la construction et le surplus pour l'exploitation, soit 47,962 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe.

(4) *Luxembourg.* — Déduction faite de 2,075 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe.

(5) *Luxembourg.* — Déduction faite de 37,263 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe, et de 34,135 francs pour transport de balast.

(6) *Luxembourg.* — Déduction faite de 58,796 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe.

(7) *Luxembourg.* — Non compris les dépenses de la ligne de l'Ourthe, qui se décomposent comme suit :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Entretien du rail-way . . . . . . | fr. | 5,536 | + | 49,227 | = | 54,763 |
| Id. du matériel . . . . . . | » | 29,343 | + | 92,024 | = | 121,367 |
| Locomotion . . . . . . . . . . | » | 8,960 | + | 75,033 | = | 83,993 |
| A reporter. . . | fr. | 43,839 | + | 216,284 | = | 260,123 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Report. . fr. | 43,839 + | 216,284 = | 260,123 |
| Mouvement et trafic . . . . . . . » | 23,631 + | 82,963 = | 106,594 |
| Service général . . . . . . . . . » | 5,195 + | 18,462 = | 23,657 |
| Pertes et avaries. . . . . . . . . » | 2,334 + | 7,343 = | 9,677 |
| Morloie à Melreux . . . . . . . . fr. | 74,999 | | |
| Ligne entière, 5 mois. . . . . . . » | | 325,052 | |
| Ensemble. . . fr. | | | 400,051 |

(8) *Pepinster à Spa.* — 49,790 francs prélevés pour la réfection de la voie.

TABLEAU Nos XVIIIbis, XIXbis, XXbis. (Page 322.)

(1) *État.* — Non compris le personnel de l'administration centrale. (*Voir* le compte rendu de l'État de 1858, page 38.)

Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (services en général) s'appliquent également, en partie du moins, aux services des postes et télégraphes.

(2) Les dépenses de chauffage, de fournitures de bureau, etc., sont prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la Régie a été réuni à cette administration.

TABLEAU N° XXIII. (Page 326.)

(1) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* pour le détail par Compagnie à la page 327.

TABLEAU N° XXIV. (Pages 328 et 329.)

(1) *État Belge.* — La quote-part à déduire se décompose comme suit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dendre et Waes. . . . . . . . . . | 1 823 071 | 3 080 420 | 3 752 750 fr. |
| Tournai à Jurbise . . . . . . . . . | 926 147 | | |
| Hal à Ath et Tournai à la frontière . . | 331 202 | | |
| Mons à Manage (redevance fixe) . . . . . . . . . | | 672 330 | |

(2) *État Belge.* — La somme de 120,542 fr. comprend les produits indirects du chemin de fer et se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Location de terrains, herbages, vidanges et bâtiments. . . . . fr. | 26 286 |
| Id. de cafés-restaurants . . . . . . . . . . . . . . . . . | 49 975 |
| Vente de terrains, de matériel hors d'usage, d'objets non réclamés, d'arbres, plantations et herbages . . . . . . . . . . . . . . . | 22 884 |
| Droit de magasin à l'entrepôt du Petit-Bassin, à Anvers . . . . . . | 730 |
| Neuvième à-compte versé par la ville de Gand sur les 200,000 fr. qui lui ont été avancés en 1848 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 20 000 |
| Argent non réclamé. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 667 |
| Total. . . | 120 542 |

(3) *État Belge.* — Le solde antérieur qui était de fr. 18,629,039 est réduit à fr. 18,437,414 par suite de rectification de dépenses d'exploitation signalées aux observations du tableau n° XXI, (1), page 357.

(4) *État Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

Frais d'amortissement, 13,257 fr.; frais autres que ceux d'amortissement, 57,768 fr.

et 270,708 fr. pour excédant du prix de rachat des titres à 2,846,444 fr. sur la valeur d'émission de 2,575,736 fr., et ce, non compris 16,668 fr. attribués à la ligne de Mons à Manage.

(5) *État Belge.* — Non compris celle de 655,662 fr., qui avec les 16,668 fr. forment la redevance ou part fixe des bénéfices attribuée à la Société de Mons à Manage.

(6) *État Belge.* — Cette somme représente la valeur au taux d'émission des capitaux rachetés, non compris la redevance de Mons à Manage de 16,668 fr. mentionnée (4) et (5).

(7) *État Belge.* — Ce solde se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Dû au trésor public . . . . . . . . . . . | 15 037 923 | 15 755 826 fr. |
| Frais d'exploitation 1835-1836 . . . . . . . | 700 979 | |
| Ordonnances prescrites . . . . . . . . . . | 16 924 | |

Et si on y ajoutait 1,177,031 fr. pour une partie des intérêts semestriels afférents à 1866 et payables en 1867, on obtiendrait 16,932,857 fr. pour déficit au 31 décembre 1866 après le prélèvement de l'amortissement effectué.

(8) *Dendre et Waes.* — Cette somme diffère de la recette renseignée par l'État Belge, parce que la Société clôture ses comptes avant que l'État lui ait remis tous les décomptes des recettes de l'année ; elle en porte donc une partie par prévision.

(9) *Dendre et Waes.* — Intérêts en compte courant et report du solde disponible après payement du dividende.

(10) *Dendre et Waes.* — Frais d'administration et loyer.

(11) *Hal à Ath.* — Y compris 82,679 francs attribués aux fondateurs qui ont eu à supporter les frais extraordinaires et les intérêts jusqu'au 1er mai 1866.

(12) *Hal à Ath.* — Y compris 195,000 francs payables le 1er mai 1867.

(13) *Tournai à Jurbise.* — Cette somme comprend la recette approximative de 129,914 francs de la ligne de Landen à Hasselt, au lieu de 130,344 francs.

(14) *Tournai à Jurbise.* — Cette somme se décompose comme suit : indemnité du conseil, 17,000 francs ; frais de direction, 15,000 francs ; frais généraux, 8,376 francs ; patente de la Société, 19,135 francs.

(16) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Cette somme représente la part de recette de la Société de Tournai à Jurbise pour la ligne de Landen à Hasselt.

(17) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Produit de la houillère de Kerkeraede.

(18) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — La Société étant arriérée, du 1er juillet 1861 au 1er juillet 1867, pour le payement des intérêts de ses obligations de priorité, et n'ayant pas de perspective de pouvoir couvrir ces arriérés au moyen des excédants des recettes de l'exploitation, l'assemblée générale du 17 juin 1867 a pris la résolution de contracter un troisième emprunt de 3,375,000 francs, afin d'être à même de payer les coupons d'intérêts arriérés. Ce payement a commencé le 2 janvier 1868 au moyen des revenus fixes provenant du traité de fusion passé avec le Grand-Central Belge. (*Voir* page 97 de cet *Annuaire.*)

(19) *Centre.* — Cette somme se décompose comme suit : location du matériel, 28,000 francs ; frais divers, intérêts, commissions, 37,362 francs ; débiteurs douteux, 271 francs ; solde de réparations pendant les années antérieures, 10,625 francs ; frais judiciaires et honoraires d'avocat, 1,206 francs.

(20) *Centre.* — Cette somme forme la différence entre le bénéfice de la ligne de Baume à Marchienne et le bénéfice attribué à la Compagnie du Centre qui possède toutes les actions d'après les comptes de cette dernière Société. Cette somme doit

donc représenter les charges d'intérêts et d'amortissement des obligations de Baume à Marchienne, dont le bilan et le compte de profits et pertes ne sont pas publiés.

(21) *Centre.* — Cette somme résulte de la différence entre la valeur remboursée et celle qui figure au capital social; l'amortissement n'a donc pas été entièrement prélevé sur le compte profits et pertes.

(22) *Centre.* — Non compris l'amortissement des 766 obligations remboursées, dont le prélèvement n'a pas encore été entièrement opéré, soit 212,170 francs.

(23) *Chimay.* — Y compris 63,339 francs pour intérêts bonifiés sur obligations émises.

(24) *Chimay.* — Y compris 7,362 francs pour primes et remises sur transport et 3,028 francs pour extraction de pierres destinées à l'amélioration des chemins de différentes communes françaises à l'extrémité de la ligne.

(25) *Eecloo à Bruges.* — Y compris 250,000 francs pour perte sur émission d'obligations.

(26) *Flandre occidentale.* — Le solde provient du compte de 1865 qui ne nous avait pas été communiqué lors de la publication du premier *Annuaire* et s'établit comme suit :

**Compte de profits et pertes pour 1865.**

| | | |
|---|---|---|
| Recettes : report du solde | fr. | 2,549 |
| Produit de l'exploitation (location) | | 800,000 |
| Recettes diverses | | 10,303 |
| | Fr. | 812,852 |
| Profit sur la vente d'obligations en réserve | fr. | 75,000 |
| | Fr. | 887,852 |

**Dépenses.**

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts sur actions privilégiées | fr. | 192,500 |
| Intérêts sur obligations à 3 p. c. | | 145,170 |
| Amortissement d'obligations à 3 p. c. | | 18,000 |
| Amortissement de matériel (locomotives, voitures et wagons) | | 34,625 |
| Divers frais d'administration à Bruges et à Londres, impressions, patente, etc. | | 143,326 |
| Dividende aux actions ordinaires | | 292,655 |
| | Fr. | 826,276 |
| Solde à nouveau | fr. | 61,576 |
| | Fr. | 887,852 |

(27) *Flandre occidentale.* — Y compris 87,975 francs pour amortissement du compte matériel de traction et de transport.

(28) *Flandre occidentale.* — Pour 78 actions.

(29) *Grand-Central Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Allocation à l'administration de la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse | fr. | 35,000 |
| Part fixe de la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse | | 1,000,000 |
| Part d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge | | 2,590,751 |
| Total | fr. | 3,625,751 |

(30) *Grand-Central Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Location et contribution de terrains, bâtiments et bureaux. . . . . | 40,672 |
| Droits de navigation, ports, bâtisses, etc. . . . . . . . . . . . | 998 |
| Emploi du matériel roulant en service mixte . . . . . . . . . . | 35,127 |
| Escomptes, commissions et intérêts . . . . . . . . . . . . . . | 238,542 |
| Divers et imprévus . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 46,721 |
| Total. . . fr. | 362,060 |

(31) *Anvers à Rotterdam.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| 1° Part dans les bénéfices du Grand-Central Belge du 1er janvier au 30 avril, soit 0,522 de fr. 680,399 . . . . . . . . . . . . . . fr. | 355,168 |
| 2° Part dans les bénéfices du Grand-Central du 1er mai au 31 décembre 1866. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,071,828 |
| 3° Dépenses faites par le Grand-Central et imputables sur la part de la Société de l'Est-Belge, dans les bénéfices antérieurs au 1er mai, et qu'elle a mis à la disposition d'Anvers à Rotterdam par le traité du 28 mars 1866. | 227,143 |
| Total. . . fr. | 1,654,139 |

La dépense 3° est expliquée comme suit à la page 4 du rapport de la Société d'Anvers à Rotterdam :

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 1er mai, la recette du Grand-Central a été de. . . fr. | 2,473,949 |
| Et la dépense, déduction faite des prélèvements stipulés en faveur de la Société de Sambre-et-Meuse de . . . . . . . . . . . . . . . | 1,793,550 |
| Reste comme bénéfice. . . fr. | 680,399 |

Ne devant point compte de la part de l'Est-Belge dans ce bénéfice, nous aurions pu le porter en entier à notre compte de profits, mais nous n'avons cru devoir porter à ce compte que les bénéfices provenant non-seulement de l'exploitation, mais encore de notre part dans l'exploitation.

Nous avons fait de la part de l'Est-Belge dans ce bénéfice un emploi plus convenable.

| | |
|---|---|
| Notre Compagnie avait été grevée, par suite du traité du 28 mars dernier, de diverses dépenses antérieures au 1er mai ou incombant à des exercices antérieurs, de créances litigieuses ou irrécouvrables, d'intérêts qui ne pouvaient pas être à la charge exclusive de notre administration, etc., ensemble . . . . . fr. | 227,143 |
| Indépendamment de cette somme, notre Compagnie avait maintenu à son actif diverses créances antérieures à la fusion et qui sont irrécouvrables. Leur total est de . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 24,204 |
| Ensemble. . . fr. | 251,347 |

Il était désirable d'amortir cette somme afin de liquider complétement le passé. C'est ce que nous avons fait en l'imputant sur la part de l'Est-Belge dans les bénéfices du 1er janvier au 1er mai.

| | |
|---|---|
| Cette part de bénéfice étant de . . . . . . . . . . . . . . . fr. | 325,231 |
| Et la somme à amortir de . . . . . . . . . . . . . . . . . | 251,347 |
| L'excédant est de. . . fr. | 73,884 |

Nous l'avons porté au compte de premier établissement.

La somme de 325,341 francs est réellement portée par la Société d'Anvers à Rotterdam au crédit des comptes de profits et pertes jusqu'à concurrence de 227,143 francs, au crédit des comptes courants pour 24,204 francs, et le surplus, 73,884 francs, au crédit du compte de premier établissement comme amortissement.

(32) *Anvers à Rotterdam.* — Intérêts divers perçus pendant l'année, déduction faite des frais généraux.

(33) *Anvers à Rotterdam.* — Liquidation du compte entreprise de l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout (ce compte ne nous a pas été communiqué).

(34) *Anvers à Rotterdam.* — Location de la ligne d'Anvers à Hasselt payée à la Compagnie du Nord de la Belgique pour 76,198 mètres à 7,000 francs par kilomètre.

(35) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| (*a*) Part de bénéfices du 1er janvier au 1er mai . . . . . . . . . fr. | 325,231 |
| (Pareille somme est portée au débit du compte de premier établissement, en vertu du traité du 28 mars 1866, par lequel la Société de l'Est Belge a abandonné à la Société d'Anvers à Rotterdam sa part de bénéfices du 1er janvier au 30 avril 1866, moyennant que cette dernière Société se charge de la liquidation des comptes du Grand-Central Belge.) | |
| (*b*) Part de bénéfices du 1er mai au 31 décembre . . . . . . . fr. | 840,128 |
| Total. . . fr. | 1,165,359 |

(36) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Commissions, escomptes et intérêts . . . . . . . . . . . . fr. | 53,857 |
| Annuité de la garantie d'intérêt à rembourser . . . . . . . . . . | 50,000 |
| Frais généraux et patente de la Société . . . . . . . . . . . | 28,396 |
| Total. . . fr. | 132,253 |

(37) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Dividende acquis aux actions primitives que la Société possède en portefeuille.

(38) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Frais généraux, frais d'administration et patente de la Société.

(39) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette somme a été appliquée au rachat de 100 actions primitives.

(40) *Hainaut et Flandres.* — Ce compte ne nous a pas été communiqué.

(41) *Jonction de l'Est.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts divers, commissions, etc. . . . . . fr. | 5,019 | 11,006 |
| Débiteurs douteux. . . . . . . . . . . . . » | 2,000 | |
| Amortissement sur matériel, ateliers, railway. . » | 3,987 | |

(42) *Jonction de l'Est.* — Amortissement du solde des dépenses de la ligne de Manage à Piéton non couvertes en 1866.

(43) *Lichtervelde à Furnes.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Intérêts en compte courant . . . . . . . . . . . . . . fr. | 1,239 |
| Intérêts prescrits . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 851 |
| Excédant de magasin . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,054 |
| Bénéfice sur vente de matériel . . . . . . . . . . . . . | 4,295 |
| Vente de mitraille . . . . . . . . . . . . . . . . . | 205 |
| Créditeur inconnu . . . . . . . . . . . . . . . . . | 16 |
| Total. . . fr. | 8,660 |

(44) *Lichtervelde à Furnes.* — Provient du solde antérieur, moins la somme de 92,250 francs formant la créance portée comme due par l'État et que la Compagnie a abandonnée.

(45) *Lichtervelde à Furnes.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Solde de l'exploitation 1865. . . . . . . . . . . . . . . . fr. | 598 |
| Honoraires de l'avocat pour la cession d'exploitation. . . . . . . | 2,250 |
| Trois coupons périmés, droits de dépôt . . . . . . . . . . . . | 76 |
| Insertions et rapport . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 588 |
| Patente de la Société . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,824 |
| Frais d'administration. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 12,600 |
| Total. . . fr. | 19,736 |

(46) *Liégeois-Limbourgeois.* — *Voir* le détail pages 189 et 190.

(47) *Liége à Maestricht.* — Le solde en pertes 412,593 est porté par la Société à un compte de dépenses provisoires.

A l'assemblée du 15 avril 1868, il a été décidé que ces dépenses devaient être considérées comme dépenses de mise en train et être ajoutées aux dépenses de premier établissement du chemin de fer.

Les dépenses du compte profits et pertes sont extraites en partie des renseignements statistiques publiés par le Ministère des travaux publics.

(48) *Lierre à Turnhout.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts 3 p. c. sur le compte, fonds de réserve . . . . . fr. | 3,808 | |
| Intérêts sur l'encaisse . . . . . . . . . . . . . . » | 9,008 | 15,308 |
| Escompte des coupons d'intérêts, 1865. . . . . . . . . » | 2,492 | |
| Pour complément du minimum d'intérêt et du bail . . . . . . . . fr. | | 14,082 |
| Total. . . fr. | | 29,390 |

(49) *Luxembourg.* — Bénéfice de l'exploitation du canal, savoir :

| | |
|---|---|
| Perception des droits de navigation . . . . . . . . . . . . fr. | 54,489 |
| Locations diverses et vente de vieux matériaux . . . . . . . . | 2,264 |
| Ensemble. . . fr. | 56,753 |
| Dépenses diverses de l'exploitation . . . . . . . . . . . . fr. | 32,708 |
| Reste. . . fr. | 24,045 |

(50) *Luxembourg.* — Cette somme se décompose comme suit : dépenses des semestres antérieurs, 17,419 francs, et remboursement à l'État Belge, à valoir sur les sommes reçues à titre de minimum d'intérêt garanti, 52,430 francs.

(51) *Luxembourg* (l'Ourthe). — Cinq mois d'intérêts des actions privilégiées et cinq mois d'intérêts des obligations, £ 20, 3e émission . . . . . fr. 445,708

| | |
|---|---|
| A déduire cinq mois d'intérêts sur 3,390,000 francs, capital non encore employé au 31 décembre . . . . . . . . . . . . . . . . | 70,500 |
| Reste. . . fr. | 375,208 |

(52) *Charleroi à la frontière de France.* — Provient de 48,545 francs pour intérêts à 5.73 p. c., bonifiés sur le solde créditeur avec l'administration centrale, dont on a

déduit 3,337 francs pour commission sur payement de coupons et intérêts sur cautionnements.

(53) *Lignes Nord-Belges.* — Retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

(54) *Lignes Nord-Belges.* — L'amortissement est compris avec les intérêts (340 oblig. Nord-Belge étaient remboursables au 1er novembre 1866).

(55) *Lignes Nord-Belges.* — Solde en bénéfices reversé au crédit de la Compagnie française du Nord au profit de ses actionnaires.

(56) *Liége à Givet.* — Provient de 42,724 francs pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés sur le solde créditeur avec l'administration centrale et de 1,020 francs pour dividende du pont de Namèche, dont on a déduit 13,441 francs pour commission sur coupons et obligations, perte de change et intérêts de cautionnements.

(57) *Mons à Haumont.* — Provient de 15,541 francs pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés sur le solde créditeur avec l'administration centrale et de 1,481 francs pour retard sur annuités, dont on a déduit 3,381 francs pour commissions, perte de change et intérêts sur cautionnements.

(58) *Mons à Haumont.* — Frais d'administration et frais généraux de la Société anonyme.

(59) *Mons à Haumont.* — Solde en pertes à déduire des bénéfices des deux lignes précédentes reversé au crédit de la Compagnie française du Nord au profit de ses actionnaires.

Les 390,000 francs sont relatifs à la partie française ; cette subdivision est pour ordre d'après les comptes de la Compagnie Nord-Belge.

---

TABLEAU No XXV. (Pages 330 à 333.)

(1) *État Belge.* — Cette somme se décompose comme suit : route proprement dite, 142,699,318 francs; stations et dépendances, 38,226,736 francs; frais généraux, 5,383,946 francs.

(2) *État Belge.* — Se rapporte au réseau entier exploité par l'État Belge (790 kilomètres) et ne comprend pas la valeur du matériel apporté par Mons à Manage.

(3) *État Belge.* — Disponible sur les crédits législatifs.

(4) *État Belge.* — Le compte rendu ne renseigne pas cette valeur.

(5) *État Belge.* — *Voir* le renvoi (7) du tableau XXIV, page 359, pour la décomposition de ce solde.

(6) *Mons à Manage.* — *Voir* page 181, renvoi colonne 27, page 182 (1) p. m., et page 444 du premier *Annuaire.*

(7) *Mons à Manage.* — Compris dans les dépenses de construction.

(8) *Dendre-et-Waes.* — Valeur du mobilier des bureaux de l'administration renseigné au bilan de la Société.

(9) *Dendre-et-Waes.* — 352,483 francs dus par l'État Belge et 313,500 francs pour le produit présumé de novembre et décembre 1866.

(10) *Hal à Ath.* — *Voir* renvois (11) du tableau no XXIV, page 359.

(11) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 88,381 francs pour le télégraphe.

(12) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Comprend l'installation des ateliers et accessoires pour 41,428 francs.

(13) *Anvers à Gand.* — Le chemin de fer et le matériel ont été construits à forfait, et il n'a pas été fait inventaire du matériel actuellement en service.

(14) *Anvers à Gand.* — Actions de la Compagnie avec intérêt échu.

(15) *Bruges à Blankenberghe.* — Cette somme se décompose comme suit : route, terrains, terrassements, ouvrages d'art et plantations, 1,106,761 francs; voie ferrée, billes, rails et accessoires, 503,261 francs; stations, magasins, bâtiments et ateliers, 25,634 francs.

(16) *Bruges à Blankenberghe.* — Cette somme se décompose comme suit : matériel de transport, 259,847 francs; matériel fixe, 12,153 francs; ustensiles et outils divers pour ateliers, 11,675 francs.

(17) *Bruges à Blankenberghe.* — Actions en portefeuille, 207,500 francs; cautionnement, 39,964 francs.

(18) *Centre.* — Le matériel est compris dans la somme de 20,055,780 francs qui se décompose au bilan de la Société comme suit :

| | |
|---|---|
| Railway et fourniture d'un premier matériel faisant partie du forfait, 9,910,155 francs et frais généraux, 275,485 francs = . . . . . . . . . . . . . fr. | 10,185,640 |
| Matériel acquis par la Compagnie . . . . . . . . . . . . . . | 3,214,074 |
| Bassin d'Erquelinnes . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 290,896 |
| Gare de Gars-Longchamps et de Grand-Reng. . . . . . . . . . | 17,169 |
| Télégraphe et ses dépendances . . . . . . . . . . . . . . . | 23,076 |
| Inventaire, mobilier, outils, etc. . . . . . . . . . . . . . | 158,402 |
| Travaux neufs. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 152,837 |
| Raccordements et embranchements. . . . . . . . . . . . . | 2,267,106 |
| Deuxième voie de Baume à Marchienne, agrandissement des stations et travaux nécessités par la pose de cette deuxième voie . . . . . | 800,965 |
| Ligne de Piéton à Leval. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 664,815 |
| Travaux : agrandissement de la station de Marchienne et travaux divers. | 1,886,500 |
| Différence entre le cours coté au bilan et la valeur réalisée lors de la négociation des obligations de la première série . . . . . . . . . | 394,300 |
| Total. . . fr. | 20,055,780 |

(19) *Centre.* — Actions du chemin de fer de Baume à Marchienne, 3,000,000 francs; cautionnement, 33,662 francs.

(20) *Centre.* — Y compris 212,170 francs restant à imputer à ce compte pour l'amortissement des 766 obligations, dont l'excédant de la valeur nominale sur le cours coté au bilan a seul été prélevé sur le compte de profits et pertes publié par la Société.

(21) *Chimay.* — Actions de la Compagnie, 69,350 francs; obligations de la Compagnie, 975,000 francs.

(22) *Flandre occidentale.* — Cette somme comprend le coût du matériel, dont une partie a cependant été prélevée sur le compte profits et pertes. (*Voir* l'année 1867.)

(23) *Flandre occidentale.* — Placement divers.

(24) *Flandre occidentale.* — L'encaisse est compris dans la somme de 83,946 francs.

(25) *Grand-Central, exploitation commune.* — Cette somme comprend celle de 1,465,633 francs pour l'atelier central de Louvain.

(26) *Grand-Central, exploitation commune.* — Y compris 303,002 francs pour travaux en cours d'exécution à l'atelier central de Louvain.

(27) *Anvers à Rotterdam.* — Le bilan renseigne la somme de 20,011,492 francs, laquelle doit se décomposer comme suit pour justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la Société :

*a*. Dépenses de construction et diverses d'Anvers à Rotterdam . . fr. 11,870,440

*b*. Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Rotterdam (évalué approximativement). . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 3,400,000

*c*. Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Hasselt. . . . . 1,805,429

*d*. A valoir sur le forfait des dépenses du Grand-Central Belge . . . . . . . . . . . . . . . . . fr. 7,000,000

Moins les sommes reçues de l'Est-Belge pour ces dépenses . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 5,569,171 — 3,430,829

Ensemble, dépenses brutes. . . fr. 20,506,698

dont il a été déduit lors de la formation des bilans (*voir* premier *Annuaire*, page 610).

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *e*. Amortissement prélevé sur les bénéfices de l'exploitation d'Anvers à Rotterdam . . . . . . . . . . . . fr. | | | 273,040 | 495,206 |
| *f*. Amortissement de 173 obligations d'Anvers à Hasselt . . . . . . . . . . . . . . . fr. | | 48,840 | 222,166 | |
| Amortissement effectué en 1866. | Anvers à Rotterdam . . . . | 54,465 | | |
| | Anvers à Hasselt . . . . . | 27,477 | | |
| | Grand-Central . . . 17,500 | 91,384 | | |
| | Solde de la subvention de l'Est-Belge. 73,884 | | | |

Reste, comme au bilan de la Société . . . . . . . . . . . fr. 20,011,492

Ce compte a en outre été débité et crédité de . . . . . . . . fr. 79,464 pour 276 obligations jusqu'au 31 décembre 1865; ces obligations se trouvaient en portefeuille ou étaient émises avant la mise en exploitation de la ligne d'Anvers à Hasselt, et sont sorties aux tirages au sort.

(28) *Anvers à Rotterdam*. — 206 obligations 3 p. c. 1re série.

(29) *Anvers à Rotterdam*. — Cette somme comprend un encaisse de 115 francs, et 15,400 francs pour la liquidation de la caisse centrale des recettes.

(30) *Anvers à Rotterdam*. — 5,341 obligations 3 p. c. 2e série.

(31) *Nord de la Belgique*. — Les dépenses de premier établissement des lignes d'Anvers à Hasselt et de Louvain à Hérenthals ne sont pas renseignées séparément au bilan de la Société du Nord de la Belgique; les sommes portées au tableau comprennent donc, outre les dépenses réelles, les bénéfices probablement réalisés par l'entrepreneur sur les travaux et la négociation des titres qui lui ont été remis en payement.

La somme de 5,705,324 francs résulte des 20,475 obligations d'Anvers à Rotterdam, remises à la Compagnie du Nord de la Belgique au cours moyen de fr. 278-65;

Celle de 3,510,328 francs résulte des 12,597 1/2 obligations restant à remettre à la Compagnie du Nord de la Belgique par Anvers à Rotterdam, en les cotant au même cours moyen;

Celle de 4,901,700 francs représente 16,339 obligations à 300 francs, cours renseigné au bilan de la Compagnie du Nord de la Belgique.

(32) *Est-Belge*. — Le bilan renseigne la somme de 37,329,883 francs, laquelle doit se décomposer comme suit pour justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la Société :

| | | |
|---|---|---|
| *a.* Dépenses de construction et diverses . . . . fr. | 25,105,387 | 32,368,221 |
| *b.* Matériel et mobilier (*voir* p. 338 du premier *Annuaire*). | 7,262,834 | |
| *c.* Actes à régulariser pour acquisition de terrains . . . . . . fr. | | 130,386 |
| *d.* Prix d'acquisition de terrains au nom de la Société . . . . . | | 458,446 |
| *e.* Dépenses faites directement par l'Est-Belge par suite de la formation du Grand-Central, non comprises dans celles ci-dessus ni dans le bilan du Grand-Central . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 803,659 |
| *f.* Participation ou forfait des dépenses du Grand-Central Belge remis à Anvers-Rotterdam . . . . . . . . . . . fr. | 1,569,171 | 3,569,171 |
| *g.* Somme portée en compte au 31 décembre 1866 et à valoir sur le forfait de 6,000,000 de francs. . . . . . | 2,000,000 | |
| Total général. . . | | 37,329,883 |

(33) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| 20 obligations à 4.50 p. c. à convertir en obligations à 3 p. c. . . fr. | 20,000 |
| 39 obligations à 3 p. c. 2e série à 300 francs . . . . . . . . . | 11,700 |
| 15,650 obligations 3 p. c. 3e série à 300 francs . . . . . . . . . | 4,695,000 |
| Total. . . fr. | 4,726,700 |

34) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Débiteurs divers par comptes courants . . . . . . . . . . fr. | 14,129 |
| Société d'Anvers à Rotterdam. . . . . . . . . . . . . . . | 87,581 |
| Garantie d'intérêt restant à amortir. . . . . . . . . . . . . | 156,302 |
| Total. . . fr. | 258,012 |

(35) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette somme représente le solde des dépenses de premier établissement, à l'exception du matériel, déduction faite des rentrées diverses et du rachat de 100 actions primitives dont la valeur est de 50,000 francs, mais y compris 1,389,000 francs pour perte sur émission, escompte ou négociation des emprunts ; savoir : 1,000,000 de francs pour l'emprunt à 4 p. c. et 389,000 francs pour l'emprunt à 4 1/2 p. c.

(36) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Actions en dépôt ou rachetées.

(37) *Jonction de l'Est.* — Versements arriérés, 40,187; valeurs de portefeuille, 1,100.

(38) *Liégeois-Limbourgeois.* — *Voir* le détail pages 188 et 189 de l'*Annuaire.*

(39) *Liége à Maestricht.* — *Voir* le renvoi (47) du tableau XXV, page 363.

(40) *Lierre à Turnhout.* — Cette somme se décompose comme suit : immeubles, dépendances et matériel, 4,103,269 francs ; matériel réalisé, 61,830 francs ; participation de la Compagnie du Nord de la Belgique dans les dépenses de la station de Lierre, y compris les intérêts, 134,901 francs ; dépenses faites par l'exploitation, 8,454 francs.

(41) *Luxembourg.* — Versements arriérés sur actions, 43,050 francs ; 35,570 obligations de 500 francs, 17,785,000 francs. (*Voir* (47) à la page suivante.)

(42) *Pepinster à Spa.* — Obligations en portefeuille.

(43) *Charleroy à la frontière de France.* — Cette somme se subdivise comme suit :

| | |
|---|---|
| Locomotives, voitures et wagons . . . . . . . . . . . . . fr. | 4,753,991 |
| Mobilier, outillage et installation des ateliers . . . . . . . . . | 421,526 |
| Mobilier d'exploitation . . . . . . . . . . . . . . . . . | 33,606 |
| Total. . . fr. | 5,209,123 |

(44) *Liége à Givet.* — Cette somme se subdivise comme suit :

| | |
|---|---|
| Locomotives, voitures et wagons . . . . . . . . . . . . . . . . | 7,841,503 |
| Mobilier, outillage et installation des ateliers. . . . . . . . . . | 87,924 |
| Mobilier d'exploitation . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 111,016 |
| Total. . . | 8,040,443 |

(45) *Mons à Haumont.* — Cette somme se subdivise comme suit :

| | |
|---|---|
| Locomotives, voitures et wagons . . . . . . . . . . . . . . . . | 572,932 |
| Mobilier, outillage et installation des ateliers . . . . . . . . . . | 31,433 |
| Mobilier d'exploitation . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 18,683 |
| Total. . . | 623,048 |

(46) *Nord-Belge.* — Actions du pont de Namèche.

(47) *Luxembourg.* — Cette somme se décompose comme suit :

Embranchement vers Bastogne (études), 19,479 fr.; canal, 10,106,851 fr.; terrains et propriétés au nom de la Compagnie, 295,594 fr.; escompte aux obligations, 449,142 fr.

---

TABLEAU N° XXVI. (Pages 334 à 337.)

(1) *État Belge.* — Cette somme représente les capitaux amortis calculés d'après la valeur d'émission.

(2) *État Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| CAPITAL. | SOMME RESTANT A AMORTIR. | |
|---|---|---|
| | Valeurs nominales en francs. | Valeurs effectives d'après le produit de l'émission. |
| Emprunt de 1836 (4 p. c.) . . . . . . . . . . . . | 9 116 295 | 8 315 327 |
| Id. 1838 (3 p. c.) . . . . . . . . . . . . | 13 750 343 | 9 674 582 |
| Dette de 1853 (4 1/2 p. c.) . . . . . . . . . . . | 98 721 429 | 94 921 760 |
| Id. 1857 (4 1/2 p. c.) . . . . . . . . . . . | 1 326 929 | 1 333 564 |
| Emprunt de 1860 (4 1/2 p. c.) . . . . . . . . . . | 4 681 758 | 4 681 758 |
| Id. 1865 (4 1/2 p. c.) . . . . . . . . . . . | 29 290 140 | 29 623 403 |
| Ensemble. . . | 156 886 894 | 148 555 394 |
| Ressources ordinaires. . . . . . . . . . . . . . | 51 943 784 | 51 943 784 |
| Villes de Bruxelles et de Gand, etc. . . . . . . . . | 386 043 | 386 043 |
| Totaux. . . | 209 216 721 | 200 880 221 |

(3) *État Belge.* — Cette somme représente les intérêts courus jusqu'au 31 décembre 1866, mais non encore exigibles sur les semestres à échoir au 1er février et au 1er mai 1867, des parties non amorties des emprunts à 3 et 4 1/2 p. c.

(4) *État Belge.* — Cette somme représente les avances faites par le Trésor public

pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1834.

(5) *Mons à Manage.* — Ces actions de 500 francs sont remboursées à fr. 312-50.

(6) *Tournai à Jurbise.* — Ces actions sont rachetées au moyen du fonds d'amortissement prélevé chaque année sur les bénéfices.

(7) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — *Voir* le détail page 610 du premier *Annuaire*.

(8) *Centre.* — 395 obligations 1re série, 118,500 francs; 63 obligations 2e série, 16,380 francs; 94 obligations 3e série, 23,500 francs; 185 obligations 4e série, 46,250 francs; 29 obligations 5e série, 7,540 francs. Ces obligations étaient sorties aux tirages au sort jusqu'au 31 décembre 1865.

Les obligations sorties en 1866 et remboursables fin décembre sont portées en 1867.

(9) *Centre.* — 1re série, 16,666-395; 2e série, 2,692-63; 3e série, 4,000-94; 4e série, 12,000-185; 5e série 4,000-29 (39,358-766 oblig. = 38,592 oblig.).

(10) *Grand-Central Belge.* — L'amortissement est compris dans les bilans des Sociétés d'Anvers à Rotterdam, du Nord de la Belgique et de l'Est-Belge.

(11) *Grand-Central Belge.* — Le capital social du Grand-Central Belge n'est pas consolidé : il est fourni à forfait par la Société d'Anvers à Rotterdam, suivant traité du 28 mars 1866. Cette Société reçoit de l'Est-Belge, pour la part de cette dernière, d'après ce traité : *A.* 6,000,000 de francs; *B.* le solde créditeur au 1er mai 1866 abandonné par l'Est-Belge; *C.* une somme égale à la part de l'Est-Belge dans les bénéfices des quatre premiers mois de 1866; *D.* Un prélèvement annuel de 340,000 francs, dont une part à charge d'Anvers à Rotterdam à concurrence de son intérêt dans la fusion, et l'autre part à charge de l'Est-Belge.

Ce prélèvement n'a pas été opéré pour 1866, mais les droits d'Anvers à Rotterdam d'opérer ce prélèvement pour l'appliquer aux dépenses de premier établissement ont été expressément réservés.

(12) *Grand-Central Belge.* — Emprunt de 1,000,000 de francs fait à la Compagnie du Nord de la Belgique et couvert par une rente annuelle fixe de 62,500 francs. *Voir* (10).

(13) *Anvers à Rotterdam.* — *Voir* le renvoi (27 *f*) du no XXV, page 366. Le nombre exact d'obligations sorties aux tirages au sort ne nous a pas été donné, parce que le nombre d'obligations qui figure sur les tableaux d'amortissement ne figure pas en totalité sur les bilans : il en résulte qu'il sort quelquefois des numéros d'obligations non encore émises ni portées au bilan comme créées, mais qui sont en portefeuille.

(14) *Anvers à Hasselt.* — Le nombre de 12,597 1/2 obligations à remettre réuni à celui de 20,475 obligations déjà remis, forme le nombre total de 33,072 1/2 obligations à 3 p. c. équivalant à la rente de 533,386 francs (l'intérêt et l'amortissement d'une obligation de 500 francs à 3 p. c. en 90 ans étant de fr. 16-12777). Le montant a été calculé en prenant pour base le cours moyen de fr. 278-65 coté au bilan pour les 20,475 obligations déjà remises (en 1865 ce cours était de 280 francs, et en 1867 il est de 300 francs).

(15) *Louvain à Herenthals.* — Le nombre de 16,339 obligations de la Compagnie du Nord de la Belgique représente la rente de 7,000 fr. × 37,646.80 mètres : fr. 16-12777, et le montant est calculé à 300 francs par obligation d'après le cours moyen renseigné au bilan de cette Compagnie.

(16) *Est-Belge.* Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| 29 obligations de 500 francs à 5 p. c. | fr. | 14,500 |
| 826 obligations de 500 francs à 4 p. c. | | 413,000 |
| 139 obligations de (300) 500 francs à 3 p. c. | | 41,700 |
| Total. | fr. | 469,200 |

(17) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| 5 annuités pour le matériel restant à payer | fr. | 90,562 |
| Créditeurs divers pour travaux et fournitures | | 51,585 |
| Grand-Central Belge, ses avances | | 72,166 |
| Redevance à la Compagnie du Nord de la Belgique | | 100,235 |
| État Belge, garantie du minimum d'intérêt restant à rembourser | | 156,302 |
| Total. | fr. | 470,850 |

(18) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette somme comprend :

| | | |
|---|---|---|
| 344 obligations de 1,000 francs de l'emprunt à 4 p. c. | fr. | 344,000 |
| 39 obligations de 1,000 francs de l'emprunt à 4 1/2 p. c. | | 39,000 |

(19) *Lichtervelde à Furnes.* — Cette somme comprend 416 francs pour fonds de réserve et 8,023 francs pour fonds d'amortissement.

(20) *Charleroi à la frontière de France.* — Non compris la prime de fr. 62-50 payée par action remboursée, soit 40,688 francs pour les 651 actions.

(21) *Charleroi à la frontière de France.* — Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| 16,767 actions à 500 francs | fr. | 8,383,500 |
| Versements sur 1,575 actions déchues | | 316,982 |

*Voir* page 283 du premier *Annuaire.*

Le capital-actions à rembourser, y compris les primes, est de 9,797,625 francs, il excède de 770,643 francs la somme versée par les actionnaires; en augmentant de cette somme le capital social, il faudrait augmenter de pareille somme le compte de premier établissement.

(22) *Nord-Belge.* — La Compagnie du Nord a émis 100,000 obligations Nord-Belge, savoir : 44,450 pour Charleroi à la frontière de France; 44,450 pour Liége à Namur et Givet; 11,100 pour Mons à Haumont.

Au 31 décembre 1866, 41,341 obligations étaient négociés pour 12,458,290 francs, et 58,659 obligations étaient remises au Nord-Français pour être négociées; leur valeur est portée à 16,717,815 francs, ensemble 29,176,105 francs. Cette somme est répartie proportionnellement à la part de chaque ligne dans le nombre de 100,000 obligations. La différence qui existe entre l'actif et le passif par ligne se retrouve à la comptabilité centrale.

Les obligations ne sont pas amorties par chemin de fer, mais pour l'ensemble du réseau; elles figurent à la ligne comptabilité centrale, elles sont déduites des nombres au capital social restant à amortir, ce qui explique la différence entre les totaux et les additions.

## TABLEAU N° XXVII. (Pages 338 à 341.)

### NOTE SUR LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

D'après l'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer français, publiée par ordre de S. E. le ministre de l'agri-

culture, du commerce et des travaux publics en 1858, voici quelle était, au 31 décembre 1853, la répartition par myriamètre des agents des différents services sur l'ensemble des 4,063 kilomètres livrés à l'exploitation :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Administration | | | 1.9 | agents par myriamètre. |
| Mouvement et trafic. | Service central. | 2.2 | 28.9 | |
| | Id. des gares | 23.4 | | |
| | Id. des trains. | 3.3 | | |
| Service de la traction | | | 24.1 | |
| Id. voie | | | 23.1 | |
| | | Total. | 78.0 | |

Au 31 décembre 1854, il y avait 4,662 kilomètres ouverts à l'exploitation, le nombre des agents par myriamètre est seulement de 70.7.

En Angleterre, au 30 juin 1854, l'état du personnel pour 12,563 kilomètres ouverts à l'exploitation était de 90,400 agents, cela donne 75.3 agents par myriamètre.

En Prusse, en 1855, pour 3,802 kilomètres, on compte 17,500 employés et ouvriers, soit 7.2 par myriamètre.

Le nombre variait donc dans ces trois pays entre 70 et 80 agents par myriamètre, soit 7.5 en moyenne par kilomètre.

N. B. *État.* — Le chiffre total de 1,997 chefs et employés est détaillé au tableau suivant n° XXVII^bis, d'après la répartition fixée par un A. M. du 30 septembre 1866. Le montant des traitements de 3,710,100 francs est seulement de 3,011,858 francs en additionnant les traitements portés au tableau des dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État, page 322.

Mais il est à remarquer que bien des emplois de commis, de gardes-convois, etc., dont les traitements sont compris dans le cadre général, sont remplis temporairement par des surnuméraires non appointés momentanément, ce qui laisse alors un excédant au budget des dépenses du personnel. Les 10,901 ouvriers comprennent ceux du service commun avec les Compagnies en relation.

Le chiffre du personnel *employés,* réellement dans les cadres au 1er janvier 1867, était ainsi réparti : services en général et régie, 45 ; voies et travaux, 144 ; traction et matériel, 140 ; transports, 1,491 ; total, 1,820 agents au lieu de 1,997, c'est-à-dire 8.86 p. c. moins élevé.

Dans ce nombre sont compris 145 surnuméraires sans traitement, répartis comme suit : services en général, 1 ; voies et travaux, 2 ; traction et matériel, 11 ; transports, 131.

(1) *État.* — Services en général, magasin central et de réception, atelier du timbre.

(2) *État.* — Compris dans le personnel de la traction (132 agents).

(3) *État.* — Savoir, 2,310 ouvriers, 6 gardes-frein et 128 agréés.

(4) *Anvers à Gand.* — Le chiffre élevé du personnel provient : 1° de l'entretien et de la construction du matériel neuf fait dans les ateliers de la Compagnie ; 2° du personnel double nécessité à la station d'Anvers pour le transbordement des marchandises d'une rive de l'Escaut à l'autre ; 3° du personnel de camionnage, service que la Compagnie opère directement.

(5) *Centre et Baume à Marchienne.* — Un ingénieur et 8 employés sont chargés de tous les services (voie, traction, matériel et transports) ; ils sont portés au service de

la voie, dont les 201 ouvriers ont été employés dans le courant de l'année, aux travaux neufs et à des travaux exécutés pour compte de tiers.

(6) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Y compris 2 commissaires du gouvernement.

(7) *Grand-Central Belge.* — Dont 7 pour les services en province.

(8) *Grand-Central Belge.* — Y compris les passages d'exploitation des terres.

(9) *Grand-Central Belge.* — Y compris 6 chefs de dépôts.

(10) *Grand-Central Belge.* — Personnel de l'atelier central de Louvain.

(11) *Grand-Central Belge.* — Savoir : 448 ouvriers (y compris les annoteurs) et 7 gens de service à l'atelier central de Louvain ; 86 ouvriers à l'atelier de Lodelinsart ; 66 à celui d'Anvers et 50 à celui de Walcourt.

Pour le mois de décembre 1866, les traitements se sont élevés à 3,183 francs, et les salaires à 28,448 francs à l'atelier central de Louvain. Pour le même mois, les salaires des trois autres ateliers ont été de 15,104 francs.

(12) *Grand-Central Belge.* — Y compris 62 gardes-freins classés comme ouvriers.

(13) *Grand-Central Belge.* — Savoir : 81 chefs et 92 sous-chefs surveillants et commis.

(14) *Grand-Central Belge.* — Y compris 29 annoteurs.

(15) *Grand-Central Belge.* — Y compris 62 gardes-freins classés dans le personnel des trains au lieu d'être classés parmi les ouvriers.

(16) *Grand-Central Belge.* — Ce chiffre ne comprend pas le personnel attaché aux travaux de premier établissement.

(17) *Grand-Central Belge.* — Personnel du service des bateaux : 4 capitaines, 8 machinistes et chauffeurs et 20 matelots et manœuvres.

(18) *Grand-Central Belge.* — Personnel des magasins.

(19) *Lierre à Turnhout.* — Non compris 13 passages privés non desservis.

(20) *Lierre à Turnhout.* — L'agent du service de la traction est chargé de l'entretien du matériel.

(21) *Lierre à Turnhout.* — L'ingénieur de la voie est chargé du service des transports.

(22) *Nord-Belge.* — Ce chiffre est approximatif et proportionnel au nombre des agents employés dans les autres Compagnies ; le personnel du contrôle français étant chargé de ce service à Paris.

(23) *Charleroi à la frontière de France.* — Dont 13 femmes.

(24) *Charleroi à la frontière de France.* — Y compris 8 lampistes et 24 ouvriers dans le personnel commun à Charleroi et à Marchiennes, et tout le personnel d'Erquelinnes, dont un tiers a été mis à la charge de la Société générale d'exploitation à partir du 1er août 1866.

(25) *Liége à Givet.* — Dont 92 femmes.

(26) *Liége à Givet.* — Non compris 17 ouvriers de la station de Liége Guillemins (part de la Compagnie), et y compris tout le personnel de Liége-Longdoz, dont un tiers, soit 25 agents, est pris en charge par la Compagnie de Liége à Maestricht. Non compris 3 médecins ni le personnel commun à Namur porté en charge aux lignes Nord-Belges et comprenant 69 agents et ouvriers.

(27) *Mons à Haumont.* — 12,614 jours de travail.

(28) *Mons à Haumont.* — 16,249 jours de travail.

(29) *Mons à Haumont.* — Non compris les nombreux embranchements desservis par le réseau de Saint-Ghislain.

# ANNÉE 1867.

**Situation de la voie ferrée de l'État au 1er janvier 1868.**

(*Voir* page 255.)

*Rails.* — Tout le réseau exploité par l'État était, à la fin de 1867, établi à double voie, sauf sur une longueur de 23 kilomètres, ou 2.70 p. c. du développement total; savoir : 6 1/2 kilom. de Contich à Lierre, et le restant en grande partie pour des embranchements à des entrepôts ou à des cours d'eau.

Les *voies principales* et *les voies accessoires* ou de garage et d'évitement mesuraient, les premières 1,704 kilom., et les secondes 432 kilom.; ce dernier chiffre correspond à 25.40 p. c. de l'autre, la proportion ne dépassait pas 14.64 p. c. en 1857.

Les rails actuellement mis en usage pèsent 38 et 38 1/2 kilogr. par mètre courant. Au 1er janvier 1868, il y avait encore 154,554 mètres de rails d'un poids inférieur à 34 kilogr., dont 148,941 mètres dans les voies accessoires, et 5,613 mètres de rails faibles de 25 à 27 kilogr. dans les voies principales; ces derniers ne tarderont pas à disparaître complétement.

Des éclisses boulonnées, servant à la consolidation des abouts des rails, ont été appliquées sur une étendue de 1,858 kilom., c'est-à-dire de plus de la moitié du développement total des rails de 34, 38 et 38 1/2 kilogr.

En 1867, il y a eu 290 kilom. de rails mis hors de service; ce chiffre était de 282 kilom. en 1866. Le renouvellement des voies a exigé 367 kilom. courants de rails. en 1867, et 339 kilom. en 1866.

Les rails ôtés des voies, en 1867, pour cassure, étaient au nombre de 159, dont 154 à deux bourrelets inégaux, 2 à bourrelets symétriques et 3 du système Vignole. Le nombre correspondant était de 69 en 1866, et seulement de 29 en 1865.

Les prix de la tonne de rails ont varié en 1867, entre fr. 137-70 et fr. 169-37. Les coussinets ont été payés de fr. 128-77 à fr. 129-20, et les chevilles ou clavettes fr. 227-30 à 229 francs; les coins en bois sont revenus de fr. 0,068 à fr. à 0,0815 par pièce.

La durée moyenne des rails ôtés de la voie était de 13 13/35 années.

*Traverses ou billes.* — Les billes préparées d'après le procédé Bethell, reconnu meilleur par l'expérience déjà acquise, ressort à 69.96 p. c. du nombre total des traverses; la proportion était seulement de 12.53 p. c. en 1857.

Les traverses ôtées de la voie étaient au nombre de 193,152 en 1867, et de 215,685 en 1866; leur prix moyen a été le même ces deux années, savoir : fr. 5-53 pour le chêne non préparé, et fr. 4-15 pour le sapin préparé d'après le système Bethell.

La durée moyenne des billes ôtées de la voie était de 10-74 (12 2/17 pour le chêne et 8 1/10 pour les autres essences.)

---

**Matériel des transports de l'État. — Mouvement des trains.**

(*Voir page 235.*)

L'exploitation disposait au 1er janvier 1868 de 449 véhicules de moins qu'au 1er janvier 1867, savoir :

| | 1867. | 1866. | En plus. | En moins. |
|---|---|---|---|---|
| | — | — | — | — |
| Voitures de trains de voyageurs. . . . . | 2,041 | 1,922 | 119 | |
| Wagons de trains de marchandises. . . . | 9,357 | 9,931 | | 574 |
| Wagons de service . . . . . . . . . . | 358 | 352 | 6 | |
| Totaux. . . | 11,756 | 12,205 | 125 | 574 |
| Différence au 1er janvier 1868. | — 449 | | — 449 | |

Les 119 voitures en plus comprennent 62 voitures à voyageurs, 37 fourgons à bagages, 10 voitures à équipages et 10 boxes. Les 574 wagons à marchandises en moins étaient presqu'exclusivement des wagons de 5 à 7 1/2 tonnes. A cette diminution, il faut opposer 424 wagons qui étaient en construction au 1er janvier 1868, 414 de 10 tonnes pour le transport des marchandises et 10 pour services divers.

En 1867, le parcours en service intérieur des voitures de l'État a été de 141,444,661 kilom. ; les voitures des Compagnies en relation ont parcouru sur l'État 38,515,185 kilom. Les trajets effectués par le matériel de l'État sur les lignes étrangères ne sont pas indiqués au compte rendu de l'État. En 1866, le parcours en service intérieur avait atteint 144,011,361 kilom. ou 2,566,697 voitures-kilom. de plus qu'en 1867.

Les parcours faits à vide ont absorbé 14.80 p. c. du parcours total; la proportion correspondante était de 15.42 p. c. en 1866 et 19.10 p. c. en 1865.

Les relevés des parcours faits à charge et des parcours faits à vide s'établissent comme suit pour l'exercice 1867 :

| (Page 37 du compte rendu de l'État). | | | Voit.-kilom.-chargée. | Voit.-kilom.-vide. |
|---|---|---|---|---|
| — | | | — | — |
| 1867. | Trains de voyageurs | express . . . . | 7,167,444 | 164 |
| | | ordinaires . . . | 38,805,665 | 26,378 |
| | | spéciaux . . . . | 418,443 | 6,653 |
| | Trains de marchandises | ordinaires . . . | 71,764,634 | 18,567,462 |
| | | spéciaux . . . . | 2,893,290 | 1,794,531 |
| | | Totaux. . . | 121,049,476 | 20,395,188 |
| | | Mouvement total en 1866. . . | 121,804,471 | 22,206,890 |
| | | Différences en moins en 1867. . . | 754,995 | 1,811,702 |

La composition moyenne des trains, pris dans leur ensemble, était de 17,117 voitures en 1866; elle a été de 18,639 voitures en 1867.

Le train-kilomètre pris pour seule unité de recette et de dépense, donne

| | Années : 1865. | 1866. | 1867. |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| Recette brute . . . . . . . . . . | fr. 4.42653 | fr. 3.73004 | fr. 4.14316 |
| Dépense. . . . . . . . . . . . | » 2.26157 | » 2.13698 | » 2.51613 |
| Recette nette . . . . . . . . . . | » 2.16496 | » 1.59306 | » 1.62703 |

**Situation des locomotives de l'État au 1er janvier 1868.**

(*Voir* page 256.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Locomotives reçues jusqu'au 1er janvier 1867 . . . . . . . | = 452 | 526 | |
| Id. . id. en 1867 . . . . . . . . . . . . . . | = 74 | | |
| Id. démolies jusqu'au 1er janvier 1867 . . . . . | = 129 | 142 | |
| Id. id. en 1867 . . . . . . . . . . . . . . | = 13 | | |
| Nombre de locomotives restant au 1er janvier 1868 . . . . . . . . | | 384 | |

| DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES. | LOCOMOTIVES en bon état. | LOCOMOTIVES en réparation. | LOCOMOTIVES en construction. Renouvellement. | LOCOMOTIVES en construction. Extension. |
|---|---|---|---|---|
| Année 1866. Locomotives à 1 paire de roues motrices. . . . | 38 | 7 | » | » |
| Année 1866. Locom. à 2 paires de roues motrices, de plus de 1m,65 de diam. . | 76 | 16 | 10 | 10 |
| Année 1866. Locom. à 2 paires de roues motrices, de moins id. . . | 11 | 2 | » | » |
| Année 1866. Locomotives à 3 paires de roues motrices . . . | 113 | 16 | 9 | 15 |
| Année 1866. Id. de gare . . . . . . . . . | 39 | 5 | 1 | 18 |
| Situation au 1er janvier 1867. . . | 277 | 46 | 20 | 43 |
| Année 1867. Locomotives à 1 paire de roues motrices . . . | 27 | 11 | » | » |
| Année 1867. Locom. à 2 paires de roues motrices, de plus de 1m,65 de diam. | 91 | 21 | 4 | » |
| Année 1867. Locom. à 2 paires de roues motrices, de moins id. . . | 2 | 2 | » | » |
| Année 1867. Locomotives à 3 paires de roues motrices . . . | 125 | 38 | 1 | » |
| Année 1867. Id. de gare . . . . . . . . . . . | 55 | 12 | 4 | » |
| Situation au 1er janvier 1868. . . | 300 | 84 | 9 | » |
| Différence au 1er janvier 1868. . . | + 23 | + 38 | − 11 | » |
| Tenders. Situation au 1er janvier 1867 . . . . . . | 263 | 26 | » | » |
| Id. id. id. 1868 . . . . . . | 256 | 20 | 15 | » |
| Différence au 1er janvier 1868. . . | − 7 | − 6 | + 15 | » |

La force moyenne par locomotive est de 140.76 chevaux-vapeur en 1867, elle était de 132.433 chevaux-vapeur en 1866.

A la fin de 1867, il se trouvait en activité 41 machines fixes, représentant ensemble une force de 673 chevaux-vapeur ; 1 machine de 6 chevaux en plus qu'en 1866.

Les locomotives en réparation à la fin de 1867 étaient de 21.87 p. c., et seulement de 17.34 p. c. en 1866.

Les tenders en réparation représentaient 7.25 p. c. en 1867, et 9.00 p. c. en 1866.

La recette nette par locomotive-kilomètre en 1867 s'est élevée à fr. 1.58694, elle était de fr. 1.5748 en 1866 et de fr. 2.115 en 1865.

Sur les 74 locomotives neuves fournies à l'État en 1867, 47 sont d'origine belge et 27 d'origine étrangère.

**Nombre, parcours et consommation des locomoti…**

N° I.

| CHEMINS DE FER. | LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE en 1867. | LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE en 1866. | NOMBRE DE LOCOMOTIV… au 1er janvier 1868. | NOMBRE DE LOCOMOTIV… au 1er janvier 1867. | pa… kilom… exploi… en 186… |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') | (1) 863 | 790 | 384 | 323 | 0.4 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (5) | 55 | 93 | (5) » | 18 | 5 0.1 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 50 | 50 | 9 | 9 | 0.1 |
| Bruges à Blankenberghe | 15 | 15 | 2 | 2 | 0.1 |
| Chimay | 61 | 59 | 5 | 5 | 0. |
| Gand à Bruges par Eecloo | 48 | 48 | 7 | 7 | 0.2 |
| Grand-Central Belge | (6) 487 | 441 | (7) 140 | 107 | 0.3 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 41 | 41 | 6 | 6 | 0.1 |
| Manage à Piéton | 10 | 10 | 2 | 2 | 0.2 |
| Liége à Maestricht | 30 | 30 | 6 | 5 | 0.2 |
| Lierre à Turnhout | 37 | 37 | 6 | 4 | 0.1 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne principale | 219 | 219 | 90 | 79 | 0.2 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe | 65 | 35 | | | |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne Grand-Ducale | 52 | 20 | | | |
| Pepinster à Spa (11) | 12 | 12 | (11) » | 3 | 0.2 |
| Totaux et moyennes des Compagnies | 1 115 67 | 1 110 | 273 | 247 | 0.2 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (12). Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867 (13). Flandre Occidentale | 121 | 121 | 26 | 22 | 0.2 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 34 | 19 | 4 | 3 | 0.1 |
| Hainaut et Flandres | 87 | 85 | 21 | 20 | 0.2 |
| Lichtervelde à Furnes | 34 | 34 | 4 | 3 | 0.1 |
| Tamines à Landen | 63 | 51 | 7 | 6 | 0.1 |
| Centre et Baume à Marchienne | 77 | 76 | (14) 32 | (14) 33 | 0. |
| Totaux et moyennes (B) | (15) 416 | 386 | 94 | 87 | 0. |
| Charleroi à la frontière de France | 31 | 31 | 36 | 36 | 1 |
| Liége à Namur et à Givet | 126 | 126 | 59 | 58 | 0. |
| Mons à Haumont | 16 | 46 | (18) 17 | 22 | 1. |
| (Nord-Belge.) Totaux et moyennes | 173 | 203 | 112 | 116 | 0 |
| Totaux et moyennes générales | (20) 2 567 67 | 2 489 | 863 | 773 | 0. |

(A) Y compris la réserve et les manœuvres.
(B) Non compris les chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu, exploités par la Soc. gén. d'expl…

**parcours des trains en 1867.**

| PARCOURS KILOMÉTRIQUE des locomotives (A). Total en 1867. | locomotives (A). En moyenne par kilomètre. | trains. Total en 1867. | trains. En moyenne par kilomètre. 1867. | trains. En moyenne par kilomètre. 1866. | COMBUSTIBLE CONSOMMÉ. Total en 1867. — Tonnes. | Par locomotive-kilomètre. Kilogr. en 1867. | Par locomotive-kilomètre. Kilogr. en 1866. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 236 199 | 14 178 | (3) 9 654 794 | 11 187 | 12 960 | (4) 153 203.3 | 12.52 | 12.06 |
| » | » | » | » | 3 968 | » | » | 13.06 |
| 323 410 | 6 468 | 323 410 | 6 468 | 6 363 | 2 154.6 | 6 66 | 6.10 |
| 55 460 | 3 698 | 45 600 | 3 040 | 3 007 | 593.9 | 10.70 | 10.57 |
| 150 198 | 2 462 | 143 598 | 2 354 | 1 879 | 1 549.3 | 10.31 | 10.28 |
| 228 109 | 4 752 | 216 535 | 4 511 | 4 645 | 1 871.5 | 8.20 | 8.02 |
| 2 968 026 | 6 094 | (9) 2 297 312 | 4 717 | 4 866 | (10) 35 652.5 | 12.01 | 13 69 |
| 211 517 | 5 150 | 177 823 | 4 335 | 4 559 | 2 529.0 | 11.95 | 9.90 |
| 30 670 | 3 067 | 24 134 | 2 413 | 2 283 | 696.0 | 22.69 | 15.08 |
| 170 122 | 5 670 | 170 122 | 5 670 | 5 706 | 1 671.6 | 9.82 | 8.06 |
| 156 619 | 4 233 | 118 674 | 3 207 | 2 991 | 1 311.2 | 8.37 | 7.42 |
| 2 540 944 | 11 602 | 2 673 044 | 12 206 | 12 077 | 42 509.0 | 16.73 | 17 96 |
| 311 227 | 4 788 | 314 135 | 4 833 | 5 021 | 5 810.8 | 18.67 | 18.07 |
| 118 027 | 2 361 | 118 027 | 2 361 | 5 228 | 1 971.0 | 16.69 | 17.91 |
| » | » | » | » | 4 465 | » | » | (11) 18.59 |
| 7 264 328 | 6 515 | 6 622 414 | 5 939 | 6 016 | 98 320.4 | 13.53 | 14.38 |
| 601 941 | 4 975 | 521 006 | 4 306 | 4 288 | 7 198.3 | 11.96 | 12 35 |
| 96 944 | 2 851 | 92 921 | 2 733 | 2 812 | 807.8 | 8.33 | 9.00 |
| 605 225 | 6 956 | 520 530 | 6 087 | 5 997 | 7 136.1 | 11.79 | 13.28 |
| 83 520 | 2 457 | 75 696 | 2 226 | 2 237 | 926 9 | 11.09 | 10.45 |
| 198 729 | 3 154 | 185 472 | 2 944 | 2 900 | 3 364.8 | 16.93 | 16 87 |
| 878 669 | 11 411 | 812 000 | 10 545 | 5 743 | 8 912.3 | 10.14 | 12.55 |
| 2 465 037 | 5 926 | 2 216 625 | 5 328 | 4 216 | 28 346.2 | 11.50 | 12.01 |
| 1 004 379 | 32 399 | 356 196 | 11 490 | 11 464 | 12 882.6 | 12.82 | 12.79 |
| 1 592 386 | 12 638 | 1 289 861 | 10 245 | 9 813 | 13 480.0 | 8.40 | 9.15 |
| 184 378 | 11 524 | 141 620 | 8 851 | 6 980 | 2 156.7 | 11.69 | 11.59 |
| 2 781 143 | 16 116 | 1 787 677 | 10 333 | 9 423 | 28 519.3 | 10.26 | 10.80 |
| 24 746 707 | 9 640 | 20 281 510 | 7 900 | 8 273 | 308 389.2 | 12.46 | 12.65 |

N° 11. **Mouvement des transports**

| CHEMINS DE FER. | | Voyageurs. Les trois classes. — Nombre. | BAGAGES. Expéditions au minimum. — Nombre. | BAGAGES. Expéditions au poids taxé. — Quintaux. | FINANCES 1,000 francs taxés. — Nombre |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau de l') (A) (1) | | » | » | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) | | 503 720 | » | 5 125 | » |
| Bruges à Blankenberghe (3) | | 124 057 | 1 437 | 1 004 | 1 32 |
| Chimay (4) | | 102 747 | 168 | 705 | 1 92 |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) | | 291 183 | » | 1 089 | 1 30 |
| Grand-Central Belge (6) | | 2 070 375 | 15 222 | 11 806 | 9 51 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) | | 195 183 | 1 709 | 454 | 38 |
| Manage à Piéton (7) | | 10 517 | 84 | 8 | 11 |
| Liége à Maestricht (8) | | 480 029 | » | 13 552 | 1 66 |
| Lierre à Turnhout (9) | | 60 709 | 553 | 408 | 31 |
| Luxembourg (Grande Cie du) | Lignes principale et Grand-Ducale (10) | 1 140 722 | 20 265 | 9 487 | 17 19 |
| | Ligne de l'Ourthe (10) | 217 035 | 2 177 | 629 | 70 |
| Compagnies diverses | Totaux. | 5 202 277 | 41 615 | 44 267 | 34 4 |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. / Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. | Flandre occidentale | 815 133 | 4 119 | 3 601 | 7 10 |
| | Gand à Selzaete-Lokeren | 157 478 | 824 | 184 | 17 |
| | Hainaut et Flandres | 468 631 | 2 999 | 1 502 | 3 7 |
| | Lichtervelde à Furnes | 99 928 | 285 | 189 | 14 |
| | Tamines à Landen | 218 135 | 2 349 | 606 | 1 25 |
| | Centre et Baume à Marchienne | 219 376 | 1 718 | 428 | 60 |
| Sociétés anonyme et générale d'exploitation (B) (11). | Totaux. | 1 978 681 | 12 294 | 6 600 | 13 14 |
| Charleroi à la frontière de France | | 223 085 | » | 2 170 | 4 4 |
| Liége à Namur et à Givet | | 1 105 073 | » | 8 461 | 30 11 |
| Mons à Haumont | | 174 116 | » | 1 450 | 4 |
| Lignes Nord-belges (12). | Totaux. | 1 502 274 | » | 12 081 | 55 0 |
| | Totaux généraux. | 8 683 232 | 53 910 | 62 948 | 102 7 |

*N. B.* L'exploitation du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen est fusionnée avec celle du Grand-Central depuis le 1er août 1867. La Compagnie n'a donné que le chiffre de 191,766 voyageurs, pour le service intérieur des sept premiers mois de l'année. — L'exploitation du chemin de fer de Pepinster à Spa est faite, depuis le 20 février 1867, par l'Est-Français, qui s'est substitué au Guillaume-Luxembourg.

**service intérieur. — Année 1867.**

| Équipages. | ANIMAUX. | | ARTICLES DE MESSAGERIE. | | | | MARCHANDISES. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Grande vitesse | Petite vitesse. | Express. | | Grande vitesse. | | Petite vitesse. | |
| Nombre. | Expéditions. | | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. |
| | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Quintaux. | Nombre. | Quintaux. | Nombre. | Tonnes. |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 10 | » | » | » | » | » | » | » | 49 836 |
| » | » | 12 | 7 076 | 70 | 3 026 | 3 360 | 82 | 2 464 |
| 1 | » | 252 | 154 | » | 4 809 | 6 814 | » | 78 897 |
| » | » | 1 152 | » | » | » | 3 | » | 13 459 |
| 57 | » | » | 85 304 | » | 67 311 | 82 355 | 2 807 | 2 295 187 |
| » | » | 117 | 2 122 | » | 4 324 | 1 545 | 479 | 36 464 |
| » | » | 1 | 148 | » | 309 | 114 | 22 | 25 464 |
| 4 | 140 | 235 | » | 166 | » | 9 041 | » | 135 099 |
| » | » | 97 | 1 981 | 71 | 2 578 | 392 | » | 11 995 |
| 22 | 31 | 3 454 | 10 410 | 221 | 17 542 | 9 281 | » | 389 290 |
| » | 2 | 117 | 548 | 35 | 6 653 | 7 060 | » | 22 683 |
| 94 | 173 | 5 437 | 107 743 | 563 | 106 552 | 119 962 | 3 390 | 2 997 543 / 63 295 |
| 1 | 341 | 451 | 3 957 | 93 | 34 298 | 24 942 | 3 234 | 26 334 |
| » | » | 180 | 269 | 3 | 5 488 | 1 716 | 192 | 1 978 |
| » | 45 | 127 | 2 164 | 80 | 18 382 | 15 227 | 1 145 | 71 682 |
| » | » | 55 | 335 | 4 | 3 471 | 2 310 | 135 | 2 549 |
| 1 | 7 | 257 | 370 | 2 | 10 214 | 1 460 | 726 | 18 390 |
| » | 16 | 37 | 1 402 | 37 | 3 787 | 2 952 | 475 | 195 161 |
| 2 | 409 | 1 107 | 8 497 | 219 | 75 640 | 48 607 | 5 907 | 316 094 |
| 13 | » | » | » | » | » | 8 447 | » | 283 538 |
| 35 | » | » | » | » | » | 55 809 | » | 1 328 303 |
| » | » | 48 | » | » | » | 2 126 | » | 597 902 |
| 48 | » | 48 | » | » | » | 66 382 | » | 2 209 743 |
| 144 | 582 | 6 592 | 116 240 | 782 | 182 192 | 234 951 | 9 297 | 5 523 380 |

(A) Le service intérieur est confondu avec les services mixtes et internationaux dans la comptabilité de l'État.
(B) Non compris l'exploitation des chemins de fer industriels de Saint Ghislain et du Haut et Bas-Fléau, et y compris le 1er tri-
...tre du Centre et de Baume à Marchienne.

N° III.

**Mouvement des transports en services mixtes**

| CHEMINS DE FER. | Voyageurs. Les trois classes. — Nombre. | BAGAGES. Expéditions au minimum. — Nombre. | BAGAGES. Expéditions au poids taxé — Quintaux. | FINANCES. 1,000 francs taxés. — Nombre. |
|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau de l') (A) (1) | » | » | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) | 1 870 | » | » | . |
| Bruges à Blankenberghe (3) | 15 344 | 1 908 | 422 | . |
| Chimay (4) | 8 038 | 162 | 212 | 40[illegible] |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) | 10 073 | 82 | 220 | 999 |
| Grand-Central Belge (6) | 441 106 | 9 189 | 14 541 | 25 5[illegible] |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre (7) | 107 507 | 3 082 | 827 | 3 7[illegible] |
| Manage à Piéton (7) | 341 | 5 | » | 429 |
| Liége à Maestricht (8) | 14 157 | » | 667 | 1 2[illegible] |
| Lierre à Turnhout (9) | 98 808 | 1 636 | 850 | 3 244 |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10) | 362 982 | 11 245 | 6 999 | 23 55[illegible] |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10) | 28 430 | 241 | 815 | 3 7[illegible] |
| Compagnies diverses. Totaux. | 1 088 656 | 27 550 | 25 553 | 63 6[illegible] |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre Occidentale | 140 424 | 3 394 | 2 915 | 22 [illegible] |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 19 153 | 129 | 65 | 475 |
| Hainaut et Flandres | 132 791 | 2 181 | 934 | 9 4[illegible] |
| Lichtervelde à Furnes | 48 423 | 645 | 555 | 4 175 |
| Tamines à Landen | 29 424 | 153 | 85 | 454 |
| Centre et Baume à Marchienne | 176 864 | 2 492 | 760 | 8 [illegible] |
| Sociétés anonyme et générales d'exploitation (B) (11). Totaux. | 547 079 | 8 994 | 5 314 | 45 7[illegible] |
| Charleroi à la frontière | 112 215 | » | 9 999 | 41 93[illegible] |
| Liége à Namur et à Givet | 125 306 | » | 12 236 | 22 9[illegible] |
| Mons à Haumont | 122 818 | » | 6 490 | 1 846 |
| Lignes Nord-Belges (12). Totaux. | 360 339 | » | 28 665 | 66 7[illegible] |
| Totaux généraux. | 1 996 074 | 36 544 | 59 532 | 176 [illegible] |

*N. B.* L'exploitation du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen est fusionnée avec celle du Grand-Central Be[illegible] depuis le 1er août 1867. La Compagnie n'a donné que le chiffre de 64,202 voyageurs, pour le service mixte et international des [illegible] premiers mois de l'année. — L'exploitation du chemin de fer de Pepinster à Spa est faite, depuis le 20 février 1867, par l'Est Franç[illegible] qui s'est substitué au Guillaume-Luxembourg.

**internationaux et transit. — Année 1867.**

| Équipages. | ANIMAUX. | | ARTICLES DE MESSAGERIE. | | | | MARCHANDISES. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Grande vitesse | Petite vitesse. | Express. | | Grande vitesse. | | Petite vitesse. | |
| | Expéditions. | | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. | Au minimum. | Au poids. |
| Nombre. | Nombre. | Nombre. | Nombre. | Quintaux. | Nombre. | Quintaux. | Nombre. | Tonnes. |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1 | » | 30 | 370 | » | 908 | 1 142 | » | 45 682 |
| » | » | 202 | 1 584 | 28 | 6 173 | 5 313 | 842 | 9 075 |
| 35 | » | » | 134 859 | » | 83 399 | 88 828 | 12 690 | 1 275 313 |
| » | » | 137 | 15 307 | 30 | 13 909 | 1 531 | 1 246 | 125 374 |
| » | » | » | 119 | » | 316 | 286 | 174 | 63 656 |
| 1 | 52 | 57 | » | 56 | » | 2 901 | » | 59 133 |
| » | 3 | 164 | 8 317 | 489 | 7 816 | 1 764 | » | 8 103 |
| 8 | 40 | 2 039 | 32 953 | 770 | 70 963 | 49 525 | » | 1 139 165 |
| « | « | » | 3 299 | 101 | 6 960 | 11 116 | » | 160 610 |
| 45 | 95 | 2 629 | 196 808 | 1 474 | 190 444 | 162 406 | 14 952 | 2 886 111 |
| 8 | 109 | 633 | 35 463 | 467 | 54 515 | 49 999 | 4 446 | 269 825 |
| » | » | 24 | 262 | 5 | 2 613 | 1 214 | 229 | 12 241 |
| 2 | 15 | 171 | 8 470 | 166 | 22 966 | 20 407 | 1 719 | 134 842 |
| 4 | 2 | 160 | 2 599 | 99 | 12 256 | 9 911 | 427 | 35 040 |
| » | » | 74 | 2 707 | 112 | 12 317 | 9 417 | 1 054 | 91 633 |
| 2 | 10 | 343 | 9 569 | 445 | 24 131 | 23 383 | 2 548 | 762 751 |
| 16 | 136 | 1 405 | 59 070 | 1 304 | 128 798 | 114 331 | 10 423 | 1 306 332 |
| 14 | » | » | » | » | » | 32 710 | » | 663 000 |
| 7 | » | » | » | » | » | 56 896 | » | 606 842 |
| « | » | 75 | » | » | » | 2 168 | » | 258 722 |
| 21 | » | 75 | » | » | » | 91 774 | » | 1 528 564 |
| 82 | 231 | 4 109 | 255 878 | 2 778 | 319 242 | 368 511 | 25 375 | 5 721 007 |

(A) Les services mixtes et internationaux sont confondus avec le service intérieur dans la comptabilité de l'État.
(B) Non compris l'exploitation des chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu, et y compris le
trimestre du Centre et de Baume à Marchienne.

N° IV.

**Mouvement général des transpor**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Nombre TOTAL. |
| Dendre-et-Waes (1) | 32 497 | 110 720 | 796 706 | 17 374 | 957 2[illegible] |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (1) | 47 624 | 68 935 | 401 325 | 7 675 | 525 5[illegible] |
| Tournai à Jurbise (1) | 47 424 | 88 890 | 563 250 | 10 459 | 710 0[illegible] |
| Braine-le-Comte à Gand (1) | 6 795 | 32 313 | 254 074 | 6 011 | 29[illegible] 1[illegible] |
| État Belge (réseau exploité par l') (1) | 933 073 | 1 815 210 | 9 639 883 | 228 795 | 12 6[illegible] |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) | 24 373 | 150 149 | 294 788 | 36 280 | [illegible] |
| Bruges à Blankenberghe (3) | 17 146 | 35 665 | 85 840 | 750 | 13[illegible] |
| Chimay (4) | 2 193 | 9 478 | 99 114 | » | 110 7[illegible] |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) | 8 287 | 125 003 | 167 966 | » | 301 2[illegible] |
| Grand-Central Belge (6) | 93 833 | 344 211 | 2 073 437 | » | 2 511 4[illegible] |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) | 9 645 | 48 071 | 248 974 | » | 302 [illegible] |
| Manage à Piéton (7) | 45 | 1 060 | 9 753 | » | 10 8[illegible] |
| Liége à Maestricht (8) | 16 943 | 68 605 | 408 638 | » | 494 1[illegible] |
| Lierre à Turnhout (9) | 5 021 | 22 881 | 131 615 | » | 159 5[illegible] |
| Luxembourg (Gde Cie du). Lignes princip. et Grand-Ducale (10) | 97 890 | 342 823 | 1 068 941 | » | 1 509 7[illegible] |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe (10) | 10 243 | 34 325 | 200 897 | » | 245 4[illegible] |
| Compagnies diverses. Totaux | 281 619 | 1 182 271 | 4 790 013 | 37 090 | 6 290 9[illegible] |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale | 40 997 | 215 547 | 699 013 | » | 955 [illegible] |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 5 044 | 21 948 | 149 639 | » | 176 6[illegible] |
| Hainaut et Flandres | 15 573 | 79 714 | 506 135 | » | 601 4[illegible] |
| Lichtervelde à Furnes | 3 916 | 20 152 | 124 283 | » | 148 3[illegible] |
| Tamines à Landen | 4 840 | 25 654 | 217 065 | » | 247 5[illegible] |
| Centre et Baume à Marchienne | 9 245 | 41 488 | 345 507 | » | 396 2[illegible] |
| Sociétés an. et gén. d'exploitation (11). Totaux | 79 615 | 404 503 | 2 041 642 | » | 2 525 7[illegible] |
| Charleroi à la frontière de France | 46 408 | 75 737 | 213 155 | » | 335 3[illegible] |
| Liége à Namur et à Givet | 123 256 | 254 110 | 853 013 | » | 1 230 3[illegible] |
| Mons à Haumont | 56 096 | 72 882 | 167 956 | » | 296 9[illegible] |
| Lignes Nord-Belges (12). Totaux | 225 760 | 402 729 | 1 234 124 | » | 1 802 6[illegible] |
| Totaux généraux | 1 520 067 | 3 804 713 | 17 705 662 | 265 825 | 23 296 [illegible] |

*N. B. Voir* pour les chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, le *N. B.* des observations se rapportant à ce tableau, n° IV.

(A) Service intérieur : 68,420 têtes. Services mixte et international : 14,147 têtes.

de tous les services réunis. — Année 1867.

| BAGAGES. Expéditions au minimum. — Nombre. | BAGAGES. Expéditions au poids taxé. — Quintaux. | Finances. 1,000 francs taxés. — Nombre. | Équipages. Nombre. | ANIMAUX. Expéditions. Grande vitesse. — Nombre. | ANIMAUX. Expéditions. Petite vitesse. 1re catégorie. | ANIMAUX. Expéditions. Petite vitesse. 2e catégorie. | ANIMAUX. Expéditions. Petite vitesse. 3e catégorie. | ANIMAUX. Expéditions. Petite vitesse. Nombre TOTAL. | ANIMAUX. Taxés par têtes. — Nombre de têtes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 954 | 3 721 | 53 182 | 7 | 40 | 189 | 203 | 763 | 1 155 | » |
| 3 986 | 5 790 | 35 117 | 9 | 35 | 120 | 99 | 229 | 448 | » |
| 6 050 | 7 476 | 58 865 | 17 | 111 | 183 | 181 | 860 | 1 224 | » |
| 1 681 | 1 206 | 19 824 | 2 | 38 | 65 | 110 | 299 | 474 | » |
| 137 559 | 123 209 | 836 979 | 267 | 1 822 | 3 261 | 2 788 | 16 519 | 22 568 | » |
| » | 5 125 | » | 10 | » | » | » | » | » | 24 572 |
| 3 345 | 1 426 | 1 320 | » | » | 12 | » | » | 12 | » |
| 330 | 917 | 2 385 | 2 | » | 77 | 74 | 131 | 282 | » |
| 82 | 1 309 | 2 302 | » | » | 170 | 232 | 952 | 1 354 | » |
| 24 411 | 26 347 | 35 367 | 92 | » | » | » | » | » | (A) 82 567 |
| 4 791 | 1 281 | 4 112 | » | » | 64 | 29 | 161 | 254 | » |
| 89 | 8 | 541 | » | » | 1 | » | » | 1 | » |
| » | 14 219 | 2 918 | 5 | 192 | a | a 292 | a | 292 | » |
| 2 189 | 1 258 | 3 556 | » | 3 | 93 | 54 | 114 | 261 | » |
| 31 510 | 16 486 | 41 052 | 30 | 71 | 704 | 548 | 4 241 | 5 493 | » |
| 2 418 | 1 444 | 4 548 | » | 2 | 37 | 26 | 54 | 117 | » |
| 69 165 | 69 820 | 98 101 | 139 | 268 | 1 158 | 1 255 | 5 653 | 8 066 | 107 139 |
| 7 513 | 6 516 | 29 934 | 9 | 450 | 261 | 282 | 541 | 1 084 | » |
| 953 | 249 | 649 | » | » | 37 | 42 | 125 | 204 | » |
| 5 180 | 2 436 | 13 234 | 2 | 60 | 38 | 38 | 222 | 298 | » |
| 930 | 744 | 4 321 | 4 | 2 | 46 | 44 | 125 | 215 | » |
| 2 502 | 781 | 1 708 | 1 | 7 | 25 | 23 | 283 | 331 | » |
| 4 210 | 1 188 | 9 000 | 2 | 26 | 53 | 81 | 246 | 380 | » |
| 21 288 | 11 914 | 58 846 | 18 | 545 | 460 | 510 | 1 542 | 2 512 | » |
| » | 12 169 | 46 432 | 27 | » | » | » | » | » | 296 |
| » | 20 697 | 73 055 | 42 | » | » | » | » | » | 3 650 |
| » | 7 880 | 2 328 | » | » | b | b 123 | b | 123 | » |
| » | 40 746 | 121 815 | 69 | » | » | 123 | » | 123 | 3 946 |
| 228 012 | 245 689 | 1 115 741 | 493 | 2 635 | 4 879 | 4 676 | 23 714 | 33 269 | 111 085 |

N° IV (*suite*). **Mouvement général des transport**

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Express. | | Grande vitesse. | |
| | Au minimum. — Nombre. | Au poids. — Quintaux. | Au minimum. — Nombre. | Au poids. — Quintaux |
| Dendre-et-Waes (1) | 30 448 | 826 | 145 010 | 98 23 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (1) | 21 265 | 454 | 95 397 | 46 73 |
| Tournai à Jurbise (1) | 32 658 | 784 | 134 842 | 70 3 |
| Braine-le-Comte à Gand (1) | 11 459 | 490 | 48 720 | 35 2 |
| État Belge (réseau de l') (1). Totaux. | 701 688 | 19 842 | 1 550 957 | 1 144 9 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe (3) | 7 076 | 70 | 3 026 | 3 3 |
| Chimay (4) | 524 | » | 5 717 | 7 9 |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) | 1 584 | 28 | 6 173 | 5 31 |
| Grand-Central Belge (6) | 220 163 | » | 150 710 | 171 1 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) | 17 429 | 30 | 18 233 | 3 0 |
| Manage à Piéton (7) | 267 | » | 625 | 40 |
| Liége à Maestricht (8) | » | 222 | » | 11 94 |
| Lierre à Turnhout (9) | 10 298 | 560 | 10 394 | 2 1 |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10) | 43 363 | 991 | 88 505 | 58 8 |
| Luxembourg (Gde Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10) | 3 847 | 136 | 13 613 | 18 17 |
| Compagnies diverses. Totaux. | 304 551 | 2 037 | 296 996 | 282 3 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale | 39 420 | 560 | 88 813 | 74 94 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Gand à Selzaete-Lokeren | 531 | 8 | 8 101 | 2 93 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Hainaut et Flandres | 10 634 | 246 | 41 348 | 35 63 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Lichtervelde à Furnes | 2 934 | 103 | 15 727 | 12 22 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Tamines à Landen | 3 077 | 114 | 22 531 | 10 8 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Centre et Baume à Marchienne | 10 971 | 492 | 27 918 | 26 3 |
| Sociétés anonymes et générales d'exploitation (B) (11). Totaux. | 67 567 | 1 523 | 204 438 | 162 9 |
| Charleroi à la frontière | » | » | » | 41 1 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | 112 7 |
| Mons à Haumont | » | » | » | 4 2 |
| Lignes Nord-Belges (12). Totaux. | » | » | » | 158 1 |
| Totaux généraux. | 1 073 806 | 23 402 | 2 052 391 | 1 748 4 |

(A) Les 9,075 tonnes représentent le mouvement des marchandises en service mixte seulement. Les 13,459 tonnes sont du serv intérieur dont la classification des marchandises diffère de celle des autres Compagnies.

(B) Réseau de Saint-Ghislain : Marchandises en petite vitesse, 1er trimestre, 193,998 tonnes ; 2e 3e et 4e trimestre, 579,290 ton total, 773,285 tonnes. La recette de l'année s'est élevée à 658,603 francs.

**tous les services réunis. — Année 1867.**

| SSAGERIE. | | MARCHANDISES. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total des expéditions | | Petite vitesse. | | | | | |
| au minimum. — Nombre. | au poids. — Quintaux. | Expéditions au minimum. — Nombre. | Expéditions au poids taxé. (Tonnes.) 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | Total en tonnes. |
| 175 458 | 99 062 | 11 223 | 40 392 | 28 575 | 34 421 | 239 975 | 343 363 |
| 116 662 | 47 191 | 5 823 | 30 916 | 24 395 | 38 495 | 154 914 | 248 720 |
| 167 500 | 71 135 | 9 777 | 43 773 | 50 629 | 75 814 | 635 260 | 805 476 |
| 60 179 | 35 691 | 4 192 | 12 101 | 12 527 | 26 869 | 303 324 | 354 821 |
| 2 232 645 | 1 151 523 | 104 823 | 477 568 | 546 132 | 634 197 | 4 844 160 | 6 502 057 |
| » | » | » | » | » | » | » | 49 836 |
| 10 102 | 3 430 | 82 | 469 | 556 | 1 439 | » | 2 464 |
| 6 241 | 7 956 | » | 3 913 | 7 017 | 7 259 | 106 390 | 124 579 |
| 7 757 | 5 341 | 842 | 2 398 | 3 551 | 1 024 | 2 102 | (A) 9 075 / 13 459 |
| 370 873 | 171 183 | 15 497 | 98 701 | 111 030 | 410 160 | 2 950 609 | 3 570 500 |
| 35 662 | 3 106 | 1 725 | 4 512 | 10 946 | 28 271 | 118 109 | 161 838 |
| 892 | 400 | 196 | 380 | 1 386 | 5 985 | 81 369 | 89 120 |
| » | 12 164 | » | 6 358 | 9 361 | 12 845 | 165 668 | 194 232 |
| 20 692 | 2 716 | » | 7 077 | 8 319 | 3 982 | 720 | 20 098 |
| 131 868 | 59 797 | » | 60 763 | 111 560 | 155 329 | 1 200 803 | 1 528 455 |
| 17 460 | 18 312 | » | 6 345 | 10 649 | 29 118 | 137 181 | 183 293 |
| 601 547 | 284 405 | 18 342 | 190 916 | 274 375 | 655 412 | 4 762 951 | 5 883 654 |
| 128 233 | 75 501 | 7 680 | 28 672 | 54 118 | 29 686 | 183 683 | 296 159 |
| 8 632 | 2 938 | 421 | 1 146 | 1 575 | 1 755 | 9 743 | 14 219 |
| 51 982 | 35 880 | 2 864 | 13 154 | 16 538 | 20 872 | 155 960 | 206 524 |
| 18 661 | 12 324 | 562 | 2 472 | 8 652 | 3 084 | 23 381 | 37 589 |
| 25 608 | 10 991 | 1 780 | 6 704 | 13 638 | 11 496 | 78 185 | 110 023 |
| 38 889 | 26 827 | 3 023 | 15 470 | 27 145 | 95 074 | 820 223 | 957 912 |
| 272 005 | 164 461 | 16 330 | 67 618 | 121 666 | 161 907 | 1 271 175 | 1 622 426 |
| » | 41 157 | » | » | » | » | » | 946 538 |
| » | 112 705 | » | » | » | » | » | 1 935 145 |
| » | 4 294 | » | » | » | » | » | 856 624 |
| » | 158 156 | » | » | » | » | » | 3 738 307 |
| 3 126 197 | 1 758 545 | 139 495 | 736 102 | 942 173 | 1 451 576 | 10 878 286 | 17 746 444 |

B. Réseau du Haut et Bas-Flénu : Marchandises en petite vitesse, 1er trimestre, 568,752 t. ; 2e, 3e et 4e trimestre, 1,536,973 t.; tal : 2,105,725 tonnes. La recette de l'année s'es élevée à 1,341,535 francs.

**Recettes des transport**

N° V.

| CHEMINS DE FER. | Voyageurs. Les trois classes. | Bagages. Taxés au minimum et au poids. | Finances. | Équipages |
|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1). Totaux. . . | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janv. au 31 juillet 1867.) | 173 562 | 5 671 | » | 3[illegible] |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2). . . . . . . . | 548 927 | 12 636 | » | » |
| Bruges à Blankenberghe (3) . . . . . . . . . . . . . . | 89 822 | 1 793 | 380 | » |
| Chimay (4) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 70 406 | 1 205 | 781 | 3[illegible] |
| Gand à Bruges par Eecloo (5). . . . . . . . . . . . . | 231 260 | 1 541 | 546 | » |
| Grand-Central Belge (6). . . . . . . . . . . . . . . . | 1 775 239 | 45 891 | 2 461 | 1 4[illegible] |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) . . . . . . . . . | 106 648 | 996 | 165 | » |
| Manage à Piéton (7) . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 504 | 49 | 25 | » |
| Liége à Maestricht (8) . . . . . . . . . . . . . . . . | 280 123 | 12 399 | 410 | 6[illegible] |
| Lierre à Turnhout (9) . . . . . . . . . . . . . . . . | 50 313 | 901 | 78 | » |
| Luxembourg (Grande Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10) . . . . | 1 374 521 | 41 933 | 1 547 | 99[illegible] |
| Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10) . . . . . . . . | 214 658 | 1 857 | 180 | » |
| Compagnies diverses. Totaux. . . | 4 754 421<br>173 562 | 121 201<br>5 671 | 6 573 | 2 [illegible]<br>3[illegible] |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale . . . . . . . . . . | 691 251 | 8 582 | 2 619 | [illegible] |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Gand à Selzaete-Lokeren . . . . . . . . | 87 043 | 617 | 64 | » |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Hainaut et Flandres . . . . . . . . . | 357 824 | 3 805 | 1 445 | » |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Lichtervelde à Furnes. . . . . . . . | 54 488 | 365 | 59 | » |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Tamines à Landen . . . . . . . . . | 141 144 | 2 080 | 555 | 2[illegible] |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Contre et Baume à Marchienne . . . . . . . | 103 100 | 1 445 | 345 | » |
| Sociétés anonyme et générale d'exploitation (11). Totaux. . . | 1 434 850 | 16 894 | 5 087 | 7[illegible] |
| Charleroi à la frontière de France . . . . . . . . . . . | 157 019 | 6 687 | 1 092 | [illegible] |
| Liége à Namur et à Givet. . . . . . . . . . . . . . . | 1 075 250 | 29 815 | 23 414 | [illegible] |
| Mons à Haumont. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 91 947 | 3 875 | 269 | » |
| Lignes Nord-belges (12). Totaux. . . | 1 324 216 | 40 377 | 24 775 | 1 [illegible] |
| Totaux généraux. . . | 7 513 487<br>173 562 | 178 472<br>5 671 | 36 435 | 3 [illegible]<br>3[illegible] |

**… service intérieur. — Année 1867.**

| ANIMAUX | | TOTAL des colonnes précédentes. | MESSAGERIE | | Marchandises | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| en grande vitesse. | en petite vitesse. | | au minimum et au poids taxé. Express. | Grande vitesse. | Petite vitesse. | | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | têtes. 12 637 | 191 906 | » | » | » | 118 457 | 6 146 | 316 509 |
| » | têtes. 16 151 | 577 714 | » | » | » | 277 676 | 15 363 | 879 753 |
| » | 60 | 92 055 | 4 846 | 5 806 | 6 253 | 16 905 | 8 985 | 117 945 |
| » | 3 079 | 75 501 | 42 | 8 190 | 220 523 | 228 755 | 36 943 | 341 199 |
| » | 11 202 | 244 549 | » | » | » | 51 551 | 848 | 296 948 |
| 14 645 | têtes. 57 453 | 1 897 143 | 28 060 | 206 813 | 4 321 598 | 4 556 471 | 93 898 | 6 547 512 |
| » | 1 186 | 108 995 | 1 079 | 4 398 | 74 266 | 79 743 | 56 681 | 245 419 |
| » | » | 3 578 | 56 | 265 | 16 799 | 17 120 | » | 20 698 |
| 1 889 | 1 515 | 305 403 | 964 | 5 953 | 163 458 | 170 375 | 14 563 | 490 341 |
| 14 | 992 | 52 298 | 682 | 4 228 | 42 141 | 47 051 | 7 617 | 106 966 |
| 1 [illegible]60 | 80 808 | 1 501 368 | 4 919 | 34 401 | 1 3[illegible]4 028 | 1 393 348 | 73 520 | 2 968 236 |
| 30 | 1 698 | 218 423 | 298 | 3 706 | 72 979 | 76 983 | 293 | 295 699 |
| 1[illegible] 138 | 100 540<br>86 241 | 5 003 423<br>265 510 | 40 946 | 273 760 | 6 272 045 | 6 586 751<br>447 684 | 314 857 | 11 905 031<br>713 194 |
| 6 889 | 5 677 | 715 076 | 2 808 | 44 273 | 107 960 | 155 041 | 12 381 | 882 498 |
| » | 1 607 | 89 331 | 178 | 3 424 | 4 546 | 8 148 | 615 | 98 094 |
| 842 | 1 787<br>363 | 366 066 | 1 892 | 27 229 | 209 941 | 239 062<br>47 041 | 7 862 | 660 031 |
| » | 468 | 55 380 | 161 | 3 399 | 5 700 | 9 260 | 429 | 65 069 |
| 90 | 3 728 | 147 618 | 242 | 9 010 | 39 296 | 48 548 | 673 | 196 839 |
| 85 | 309 | 105 284 | 1 020 | 5 037 | 385 108 | 391 165 | 58 419 | 554 868 |
| [illegible] 906 | 133 576<br>363 | 1 478 392<br>363 | 6 301 | 92 372 | 752 551 | 851 224<br>47 041 | 80 379 | 2 409 995<br>47 404 |
| » | 3 811 | 168 965 | » | 6 983 | 490 230 | 497 213 | 13 750 | 679 928 |
| » | 24 554 | 1 153 931 | » | 74 904 | 2 253 004 | 2 327 908 | 26 540 | 3 508 379 |
| » | 846 | 96 937 | » | 1 943 | 344 995 | 346 938 | 149 006 | 592 881 |
| » | 29 211 | 1 419 833 | » | 83 830 | 3 088 229 | 3 172 059 | 189 296 | 4 781 188 |
| 26 044 | 143 327<br>86 604 | 7 901 648<br>265 873 | 47 247 | 449 962 | 10 112 825 | 10 610 034<br>494 725 | 584 532 | 19 096 214<br>760 598 |

N° VI.

**Recettes des transports en service**

| CHEMINS DE FER. | Voyageurs. Les trois classes. | Bagages. Taxés au minimum et au poids. | Finances. | Équipages |
|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') (1). Totaux. . . | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (depuis le 1er janvier jusqu'au 31 juillet 1867) . . . . . . . . . . . . . . . . | 57 435 | 5 538 | » | 68 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) . . . . . . . . | 4 469 | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe (3). . . . . . . . . . . . . . . . . . | 13 948 | 1 094 | » | » |
| Chimay (4) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 9 919 | 690 | 122 | 30 |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) . . . . . . . . . . . . . . . . | 13 471 | 327 | 430 | » |
| Grand-Central Belge (6) . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 688 350 | 65 314 | 7 370 | 1 87 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) . . . . . . . . | 75 430 | 2 027 | 931 | » |
| Manage à Piéton (7) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 109 | 2 | 93 | » |
| Liége à Maestricht (8). . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 17 410 | 1 080 | 384 | 18 |
| Lierre à Turnhout (9). . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 100 650 | 2 489 | 784 | » |
| Luxembourg (Gde Cie du). Lignes principale et Grand-Ducale (10) . . . . | 410 591 | 27 355 | 8 021 | 297 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe (10) . . . . . . | 35 366 | 3 859 | 623 | » |
| Compagnies diverses. Totaux. . . | 1 369 713<br>57 435 | 104 237<br>5 538 | 18 758 | 2 217<br>68 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. — Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Flandre Occidentale . . . . . . . . . | 194 431 | 8 273 | 3 446 | 224 |
| Gand à Selzaete-Lokeren . . . . . . . . | 12 288 | 98 | 47 | » |
| Hainaut et Flandres . . . . . . . . . | 118 507 | 2 746 | 1 766 | 30 |
| Lichtervelde à Furnes . . . . . . . . . | 46 713 | 1 212 | 590 | 74 |
| Tamines à Landen . . . . . . . . . | 7 082 | 157 | 483 | » |
| Centre et Baume à Marchienne . . . . . . . . | 123 091 | 2 429 | 1 748 | 58 |
| Sociétés anonymes et générales d'exploitation. (11) Totaux. . . | 502 112 | 14 915 | 8 080 | 386 |
| Charleroi à la frontière de France . . . . . . . . . . . | 259 271 | 20 340 | 12 142 | 274 |
| Liége à Namur et à Givet. . . . . . . . . . . . . . . . | 544 946 | 43 910 | 3 193 | 610 |
| Mons à Haumont . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 133 762 | 3 764 | 350 | » |
| Lignes Nord-Belges (12). Totaux. . . | 937 979 | 70 014 | 15 685 | 884 |
| Totaux généraux. . . | 2 807 239 | 194 704 | 42 523 | 3 535 |

**...pistes et internationaux. — Année 1867.**

| ANIMAUX en grande vitesse. | ANIMAUX en petite vitesse. | TOTAL des colonnes précédentes. | MESSAGERIE au minimum et au poids taxé. Express. | MESSAGERIE au minimum et au poids taxé. Grande vitesse. | Marchandises au minimum et au poids taxé. Petite vitesse. | TOTAL des articles de messageries et des marchandises | RECETTES extraordinaires. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | têtes. 2 262 | 65 303 | » | » | » | 305 322 | » | 370 625 |
| » | » | 4 469 | » | » | » | » | » | 4 469 |
| » | » | 15 042 | » | » | » | » | » | 15 042 |
| » | 371 | 11 132 | 92 | 1 545 | 64 832 | 66 469 | » | 77 601 |
| » | 1 572 | 15 800 | » | » | » | 43 979 | » | 59 779 |
| 2 889 | têtes. 13 551 | 779 346 | 18 993 | 160 603 | 2 186 339 | 2 365 935 | 774 | 3 146 055 |
| » | 1 200 | 79 588 | 8 260 | 17 915 | 191 961 | 218 136 | » | 297 724 |
| » | 4 | 208 | 25 | 215 | 45 886 | 46 126 | » | 46 334 |
| 687 | 544 | 20 123 | 366 | 1 998 | 80 281 | 82 645 | » | 102 768 |
| 33 | 1 747 | 105 703 | 3 748 | 19 669 | 38 179 | 61 596 | » | 167 299 |
| 1 648 | 45 016 | 492 928 | 16 504 | 118 783 | 4 479 220 | 4 614 507 | » | 5 107 435 |
| » | » | 39 848 | 1 574 | 16 397 | 381 104 | 399 075 | » | 438 923 |
| 5 257 | 50 454<br>15 813 | 1 629 490 | 49 562 | 337 125 | 7 467 802 | 7 854 489<br>349 301 | 774 | 9 834 054 |
| 1 244 | 5 432 | 213 050 | 6 617 | 59 359 | 460 209 | 526 185<br>10 170 | » | 749 405 |
| » | 120 | 12 553 | 92 | 1 427 | 15 679 | 17 198 | » | 29 751 |
| 257 | 2 352 | 125 658 | 3 172 | 26 455 | 300 015 | 329 642<br>106 | » | 455 406 |
| 25 | 1 173 | 49 787 | 1 079 | 11 150 | 46 890 | 59 119 | » | 108 906 |
| » | 849 | 8 571 | 1 061 | 9 929 | 159 720 | 170 710 | » | 179 281 |
| 100 | 2 731 | 130 157 | 4 128 | 19 464 | 1 078 835 | 1 102 427 | » | 1 232 584 |
| 1 626 | 12 657 | 539 776 | 16 149 | 127 784 | 2 061 348 | 2 205 281<br>10 276 | » | 2 755 333 |
| » | 256 | 292 283 | » | 49 436 | 980 349 | 1 029 785 | 133 994 | 1 456 062 |
| » | 763 | 593 422 | » | 114 487 | 1 017 890 | 1 132 377 | 108 824 | 1 834 623 |
| » | 340 | 140 416 | » | 3 198 | 170 426 | 173 624 | | 314 040 |
| » | 1 559 | 1 026 121 | » | 167 121 | 2 168 665 | 2 335 786 | 242 818 | 3 604 725 |
| 6 883 | 80 483 | 3 195 387 | 65 711 | 632 030 | 11 697 815 | 12 395 556<br>359 577 | 243 592 | 15 834 535<br>359 577 |

N° VII. **Recette générale des transpo**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | A prix réduits. | Nomb TOTAL |
| État Belge (sa quote-part) (1) | 3 423 396 | 3 054 356 | 7 039 344 | 293 175 | 13 810 |
| Dendre-et-Waes (1) | 52 209 | 93 005 | 463 301 | 10 893 | 619 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (1) | 64 964 | 39 779 | 111 148 | 2 457 | 218 |
| Tournai à Jurbise (1) | 52 027 | 50 171 | 181 364 | 2 806 | 286 |
| Braine-le-Comte à Gand (1) | 6 442 | 19 038 | 81 388 | 1 844 | 108 |
| État (réseau exploité par l') (1). Totaux | 3 599 038 | 3 256 349 | 1 876 545 | 311 175 | 15 043 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet 1867) | » | » | » | » | 230 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) | 62 752 | 199 809 | 222 858 | 67 977 | 553 |
| Bruges à Blankenberghe (3) | 21 929 | 32 666 | 48 830 | 345 | 103 |
| Chimay (4) | 3 785 | 10 675 | 65 865 | » | 80 |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) | 13 769 | 126 524 | 104 498 | » | 244 |
| Grand-Central Belge (6) | 360 111 | 574 158 | 1 529 320 | » | 2 463 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) | 6 178 | 30 092 | 145 808 | » | 182 |
| Manage à Piéton (7) | 36 | 594 | 2 983 | » | 3 |
| Liége à Maestricht (8) | 27 150 | 66 310 | 213 073 | » | 306 |
| Liégeois-Limbourgeois | » | » | » | » | 355 |
| Lierre à Turnhout (9) | 9 209 | 30 409 | 111 345 | » | 150 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Lignes princip. et Grand-Ducale (10) | 288 926 | 600 373 | 895 813 | » | 1 755 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe (10) | 27 676 | 49 804 | 172 544 | » | 250 |
| Compagnies diverses. Totaux | 821 461 | 1 721 414 | 3 512 937 | 68 322 | 6 124<br>586 |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale | 91 307 | 270 601 | 523 422 | » | 885 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 5 664 | 18 248 | 75 419 | » | 99 |
| Hainaut et Flandres | 31 375 | 98 831 | 346 125 | » | 476 |
| Lichtervelde à Furnes | 6 388 | 21 370 | 73 443 | » | 101 |
| Tamines à Landen | 7 188 | 22 526 | 118 512 | » | 148 |
| Centre et Baume à Marchienne | 14 948 | 45 666 | 165 577 | » | 226 |
| Sociétés an. et gén. d'exploitation (11). Totaux | 156 870 | 477 242 | 1 302 498 | » | 1 936 |
| Charleroi à la frontière de France | 143 253 | 141 535 | 131 502 | » | 416 |
| Liége à Namur et à Givet | 463 663 | 489 869 | 666 664 | » | 1 620 |
| Mons à Haumont | 83 858 | 59 002 | 82 849 | » | 225 |
| Lignes Nord-Belges (12). Totaux | 690 774 | 690 406 | 881 015 | » | 2 262 |
| Totaux généraux | 5 268 143 | 6 145 411 | 13 572 995 | 379 497 | 25 365<br>586 |
| Recette moyenne par unité de trafic | 3.465 | 1.615 | 0.761 | 1.428 | 1.0 |
| Désignation de l'unité. | 1 voyageur. | | | | |

**…e tous les services réunis. — Année 1867.**

| BAGAGES. | | Finances. | Équipages. | ANIMAUX. | | | | | Taxés par tête. | RECETTE générale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Expéditions | | | | Expéditions en grande vitesse. | Petite vitesse. | | | | | |
| Au …minimum | Au poids taxé | | | | 1re catégorie. | 2e catégorie. | 3e catégorie. | RECETTE totale. | | |
| …68 733 | 537 112 | 202 131 | 11 313 | 48 144 | 24 833 | 33 722 | 370 166 | 428 721 | » | 15 106 425 |
| …2 158 | 4 957 | 10 659 | 161 | 249 | 759 | 1 158 | 5 904 | 7 821 | » | 645 412 |
| …819 | 5 694 | 1 447 | 97 | 213 | 241 | 345 | 1 033 | 1 619 | » | 228 237 |
| 1 123 | 6 532 | 2 587 | 144 | 509 | 368 | 579 | 3 982 | 4 929 | » | 302 192 |
| 371 | 1 247 | 1 050 | 27 | 150 | 180 | 536 | 1 733 | 2 449 | » | 114 010 |
| …73 204 | 555 542 | 217 874 | 11 742 | 49 274 | 26 381 | 36 340 | 382 818 | 445 539 | » | 16 306 28… |
| » | 11 209 | » | 104 | » | » | » | » | » | 14 809 | 257 209 |
| » | 12 636 | » | » | » | » | » | » | » | 16 151 | 582 183 |
| 1 672 | 1 215 | 380 | » | » | 60 | » | » | 60 | » | 107 097 |
| 162 | 1 733 | 903 | 60 | » | 595 | 979 | 1 876 | 3 450 | » | 80 633 |
| » | 1 868 | 976 | » | » | 865 | 1 800 | 10 109 | 12 774 | » | 260 349 |
| a | a 111 205 | 9 831 | 3 326 | 17 534 | » | » | » | » | 71 004 | 2 676 489 |
| b | b 3 023 | 1 096 | » | » | 572 | 345 | 1 460 | 2 386 | » | 188 583 |
| 30 | 21 | 118 | » | » | 4 | » | » | 4 | » | 3 786 |
| c | c 13 479 | 794 | 85 | 2 576 | » | » | » | 2 059 | » | 325 526 |
| d | d 11 051 | » | » | » | » | » | » | 17 588 | » | 384 089 |
| 1 095 | 2 295 | 862 | » | 47 | 675 | 581 | 1 483 | 2 739 | » | 158 001 |
| 10 163 | 59 125 | 9 568 | 1 296 | 3 208 | 8 565 | 10 511 | 106 748 | 125 824 | » | 1 994 290 |
| 1 260 | 4 456 | 803 | » | 30 | 273 | 244 | 1 181 | 1 698 | » | 258 271 |
| 14 382 | 211 056<br>22 260 | 25 331 | 4 767<br>104 | 23 305 | 11 609 | 14 460 | 122 866 | 148 935<br>19 647 | 102 054 | 6 654 054<br>628 458 |
| 3 904 | 12 913<br>38 | 6 065 | 282 | 8 133 | 1 438 | 2 359 | 7 289 | 11 086<br>23 | » | 927 713<br>413 |
| 452 | 263 | 111 | » | » | 192 | 287 | 1 248 | 1 727 | » | 101 884 |
| 2 572 | 3 979 | 3 211 | 30 | 1 099 | 323 | 396 | 3 420 | 4 139<br>363 | » | 491 361<br>363 |
| 464 | 1 113 | 649 | 74 | 25 | 245 | 334 | 1 062 | 1 641 | » | 105 167 |
| 1 253 | 984 | 1 038 | 21 | 90 | 141 | 191 | 4 245 | 4 577 | » | 156 189 |
| 2 114 | 1 760 | 2 093 | 58 | 185 | 218 | 575 | 2 247 | 3 040 | » | 235 441 |
| 10 759 | 21 012<br>38 | 13 167 | 465 | 9 532 | 2 557 | 4 142 | 19 511 | 26 210<br>386 | » | 2 017 775<br>776 |
| » | 27 027 | 13 234 | 630 | » | » | » | » | 4 067 | » | 461 248 |
| » | 73 725 | 26 607 | 1 508 | » | » | » | » | 25 317 | » | 1 747 353 |
| » | 9 639 | 619 | » | » | » | » | » | 1 386 | » | 237 353 |
| » | 110 391 | 40 460 | 2 138 | » | » | » | » | 30 770 | » | 2 445 954 |
| …98 345 | 898 001<br>22 298 | 296 832 | 19 112<br>104 | 82 201 | 40 547 | 54 942 | 525 195 | 620 684<br>20 033<br>30 770 | 102 054 | 27 514 045<br>629 234 |
| » | » | 0,266 | 38,77 | 31,19 | 8,31 | 11,76 | 22,15 | 18,61 | 0,919 | » |

…colis et 1 chien. — 1 colis et 1 quintal. — 1 group ou 1,000 fr. — 1 équipage. — 1 expédition. — 1 tête.

N° VII (*suite*). **Recette générale des transpor**

| CHEMINS DE FER. | ARTICLES DE MESSAGERIE. Express. Expéditions. Au minimum. | Express. Au poids. | Grande vitesse. Au minimum. | Grande vitesse. Au poids. | RECETTE totale. |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (sa quote part) (1) | 324 294 | 124 618 | 494 923 | 1 703 664 | 2 647 49 |
| Dendre et Waes (1) | 13 034 | 4 219 | 37 687 | 95 899 | 150 8 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille (1) | 2 229 | 427 | 4 723 | 15 282 | 22 66 |
| Tournai à Jurbise (1) | 3 102 | 718 | 7 148 | 22 323 | 33 2 |
| Braine-le-Comte à Gand (1) | 1 277 | 497 | 2 923 | 13 281 | 17 9 |
| État (réseau exploité par l') (1) Totaux. | 343 936 | 130 479 | 547 404 | 1 850 449 | 2 872 2 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janv. au 31 juillet 1867) | » | » | » | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2) | » | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe (3) | 4 644 | 202 | 3 026 | 2 780 | 10 6 |
| Chimay (4) | 134 | » | 2 764 | 6 971 | 9 9 |
| Gand à Bruges par Eecloo (5) | » | a | » | a | a 27 15 |
| Grand-Central Belge (6) | 47 053 | » | 74 359 | 293 057 | 414 4 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7) | 9 197 | 142 | 15 029 | 7 284 | 31 6 |
| Manage à Piéton (7) | 81 | » | 266 | 214 | 56 |
| Liége à Maestricht (8) | » | 1 330 | » | 7 951 | 9 28 |
| Liégeois-Limbourgeois (8bis) | » | » | » | » | » |
| Lierre à Turnhout (9) | 2 720 | 1 710 | 4 246 | 19 651 | 28 32 |
| Luxembourg (Grande Cie du) (10) — Lignes principale et Grand-Ducale | 17 227 | 4 196 | 31 036 | 122 148 | 174 60 |
| Luxembourg (Grande Cie du) (10) — Ligne de l'Ourthe | 1 092 | 780 | 2 325 | 17 770 | 21 97 |
| Compagnies diverses. Totaux. | 82 148 | 8 360 | 133 051 | 477 835 | 701 39<br>27 15 |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867 / Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867 — Flandre occidentale | 7 102 | 2 323 | 28 641 | 74 991 | 113 0 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 231 | 39 | 2 571 | 2 280 | 5 12 |
| Hainaut et Flandres | 4 074 | 990 | 15 163 | 38 521 | 58 74 |
| Lichtervelde à Furnes | 930 | 310 | 4 760 | 9 789 | 15 7 |
| Tamines à Landen | 1 033 | 270 | 7 714 | 11 225 | 20 2 |
| Centre et Baume à Marchienne | 3 259 | 1 889 | 8 270 | 16 231 | 29 6 |
| Sociétés anonyme et générale d'exploitation (11). Totaux. | 16 629 | 5 821 | 67 119 | 153 037 | 242 60 |
| Charleroi à la frontière de France | » | » | » | » | 56 41 |
| Liége à Namur et à Givet | » | » | » | » | 189 39 |
| Mons à Haumont | » | » | » | » | 5 14 |
| Lignes Nord-belges (12). Totaux. | » | » | » | » | 250 9 |
| Totaux généraux | 442 713 | 144 660 | 747 574 | 2 481 321 | 3 816<br>278 10 |
| Recette moyenne par unité de trafic. | 0,413 | 6,181 | 0,316 | 1,424 | » |
| Désignation de l'unité : | 1 colis. | 1 quintal. | 1 colis. | 1 quintal. | |

**… tous les services réunis. — Année 1867.**

| MARCHANDISES. Petite vitesse. Expédi-…ns taxées au …inimum | Expéditions taxées au poids. 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | 4e classe et prix réduits. | Frais accessoires | RECETTE totale. | TOTAL des articles de messagerie et des marchandises. | RECETTES extraordinaires. | RECETTE générale du tableau précédent. | TOTAL général des recettes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 191 485 | 2 800 262 | 2 396 158 | 1 882 727 | 9 531 857 | 910 822 | 17 713 311 | 20 360 810 | 1 161 851 | 15 106 425 | 36 629 086 |
| 20 464 | 131 216 | 103 812 | 55 667 | 465 576 | 46 210 | 822 845 | 973 684 | 626 | 645 412 | 1 619 722 |
| 3 033 | 44 088 | 22 554 | 26 270 | 65 546 | 4 626 | 166 117 | 188 778 | 1 090 | 228 237 | 418 105 |
| 4 942 | 61 690 | 55 443 | 63 318 | 382 505 | 12 315 | 580 153 | 613 444 | 1 803 | 302 192 | 917 439 |
| 3 021 | 23 189 | 18 373 | 30 479 | 205 310 | 3 866 | 284 238 | 302 216 | 809 | 114 016 | 417 041 |
| 222 945 | 3 060 285 | 2 596 340 | 2 058 461 | 10 650 794 | 977 839 | 19 566 664 | 22 438 932 | 1 166 179 | 16 396 282 | 40 001 393 |
| » | » | » | » | Houille.<br>65 189 | » | 65 189 | 423 779 | 6 146 | 257 209 | 687 134 |
| » | » | » | » | » | » | » | 277 676 | 15 363 | 582 183 | 875 222 |
| 131 | 1 174 | 1 237 | 2 712 | » | 999 | 6 253 | 16 905 | 8 985 | 107 097 | 132 987 |
| » | 14 450 | 20 318 | 17 443 | 216 044 | 17 090 | 285 355 | 295 224 | 36 943 | 86 633 | 418 800 |
| » | a | a 23 321 | a | 1 075 | » | 24 396<br>43 979 | 51 551<br>43 979 | 848 | 260 349 | 356 727 |
| 17 711 | 493 432 | 441 727 | 1 343 014 | 4 035 482 | 176 571 | 6 507 937 | 6 922 406 | 94 672 | 2 676 489 | 9 693 567 |
| 2 535 | 11 433 | 25 644 | 34 413 | 179 433 | 12 769 | 266 227 | 297 879 | 56 681 | 188 583 | 543 143 |
| 101 | 564 | 1 274 | 5 625 | 52 759 | 2 362 | 62 685 | 63 246 | » | 3 786 | 67 032 |
| » | 19 686 | 18 584 | 20 350 | 178 307 | 6 812 | 243 739 | 253 020 | 14 563 | 325 526 | 593 109 |
| » | b | b 434 829 | b | b | 13 708 | b 448 537 | 448 537 | 14 540 | 384 089 | 847 166 |
| » | 29 240 | 25 818 | 8 531 | 1 309 | 15 424 | 80 322 | 108 649 | 7 617 | 158 001 | 274 267 |
| » | 474 819 | 657 351 | 1 384 663 | 3 283 260 | 33 155 | 5 833 248 | 6 007 855 | 73 520 | 1 994 296 | 8 075 671 |
| 5 080 | 23 816 | 24 968 | 80 423 | 309 436 | 10 359 | 454 082 | 476 058 | 293 | 258 271 | 734 622 |
| 25 558 | 1 068 614 | 1 216 931<br>458 150 | 2 897 174 | 8 256 030<br>66 264 | 275 541<br>13 708 | 13 739 848<br>582 101 | 14 441 242<br>1 245 522 | 293 274<br>36 897 | 6 654 054<br>628 458 | 21 388 570<br>1 910 877 |
| 12 150 | 101 334 | 137 616 | 65 988 | 212 117 | 38 964 | 568 169 | 681 226<br>10 170 | 12 381 | 927 713<br>413 | 1 621 320<br>10 583 |
| 365 | 2 611 | 2 767 | 2 135 | 10 916 | 1 411 | 20 225 | 25 346 | 615 | 101 884 | 127 845 |
| 4 894 | 50 355 | 50 306 | 51 483 | 332 634 | 20 284 | 509 956 | 568 704<br>47 147 | 7 862 | 491 361<br>363 | 1 067 927<br>47 510 |
| 677 | 6 144 | 16 310 | 4 036 | 22 374 | 3 049 | 52 590 | 68 379 | 429 | 105 167 | 173 975 |
| 2 127 | 17 224 | 30 804 | 21 778 | 119 040 | 8 043 | 199 016 | 219 258 | 673 | 156 189 | 376 120 |
| 3 583 | 36 719 | 52 825 | 226 689 | 1 121 072 | 23 055 | 1 463 943 | 1 493 592 | 58 419 | 235 441 | 1 787 452 |
| 23 816 | 214 387 | 290 628 | 372 109 | 1 818 153 | 94 806 | 2 813 899 | 3 056 505<br>57 317 | 80 379 | 2 017 755<br>776 | 5 154 639<br>58 093 |
| » | » | » | » | » | » | 1 470 579 | 1 526 998 | 147 744 | 461 248 | 2 135 990 |
| » | » | » | » | » | » | 3 270 894 | 3 460 285 | 135 364 | 1 747 353 | 5 343 002 |
| » | » | » | » | » | » | 515 421 | 520 562 | 237 353 | 237 353 | 906 921 |
| » | » | » | » | » | » | 5 256 894 | 5 507 845 | 432 114 | 2 445 954 | 8 385 913 |
| 272 319 | 4 343 286 | 4 103 899<br>458 150 | 5 327 744 | 20 724 977<br>66 264 | 1 348 186<br>13 708 | 36 120 411<br>5 838 995 | 46 747 363 | 2 008 843 | 28 143 279 | 76 899 485 |
| 1,964 | 5,919 | 4,327 | 3,631 | 1,906 | » | 2,036 | » | » | » | » |

1 colis. 1 tonne.

**Récapitulation des recettes du service intérieur et de celles des services mixtes pour les années 1867 et 1866. (No**

N° VIII.

| CHEMINS DE FER. | ANNÉE 1867. — Voyageurs, bagages, équipages, finances et animaux. — Services intérieur. | Services mixte, international et de transit. | TOTAL. | Messageries et — Services intérieur. | Services mixte, international et de transit. |
|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (réseau exploité par l') | » | » | » | » | » |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet pour l'année 1867) | 191 906 | 65 303 | 257 209 | 118 457 | 305 3 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 577 714 | 4 469 | 582 183 | 277 676 | » |
| Bruges à Blankenberghe | 92 055 | 15 042 | 107 097 | 16 905 | » |
| Chimay | 75 501 | 11 132 | 86 633 | 228 755 | 66 [illegible] |
| Gand à Bruges par Eecloo | 244 549 | 15 800 | 260 349 | 51 551 | 43 9 |
| Grand-Central Belge | 1 897 143 | 779 346 | 2 676 489 | 4 576 471 | 2 365 9 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 108 995 | 79 588 | 188 583 | 79 743 | 218 1 |
| Manage à Piéton | 3 578 | 208 | 3 786 | 17 120 | 46 1 |
| Liége à Maestricht | 305 403 | 20 123 | 325 526 | 170 375 | 82 6 |
| Liégeois-Limbourgeois | — | — | 384 089 | — | — |
| Lierre à Turnhout | 52 298 | 105 703 | 158 001 | 47 053 | 61 3 |
| Luxembourg (Gie Cie du). Lignes principale et Grand-Ducale | 1 501 368 | 492 928 | 1 994 296 | 1 393 348 | 4 614 3 |
| Luxembourg (Gie Cie du). Ligne de l'Ourthe | 218 423 | 39 848 | 258 271 | 76 983 | 390 0 |
| Pepinster à Spa | — | — | — | — | — |
| Compagnies diverses. Totaux | 5 268 933 | 1 629 490 | 6 898 423<br>384 089 | 7 034 437 | 8 203 7 |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale | 715 076 | 213 050 | 928 126 | 155 041 | 596 1<br>10 1 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 89 331 | 12 553 | 101 884 | 8 148 | 17 1 |
| Hainaut et Flandres | 366 066 | 125 658 | 491 724 | 239 062<br>47 041 | 329 6<br>1 |
| Lichtervelde à Furnes | 55 380 | 49 787 | 105 167 | 9 260 | 50 1 |
| Tamines à Landen | 147 618 | 8 571 | 156 189 | 48 548 | 170 7 |
| Centre et Baume à Marchienne | 105 284 | 130 157 | 235 441 | 391 165 | 1 102 4 |
| Sociétés anonyme et générale d'exploitation (A). Totaux | 1 478 755 | 539 776 | 2 018 531 | 851 224<br>47 041 | 2 205 [illegible]<br>10 [illegible] |
| Charleroi à la frontière de France | 168 965 | 292 283 | 461 248 | 497 213 | 1 029 7 |
| Liége à Namur et à Givet | 1 153 931 | 593 422 | 1 747 353 | 2 327 908 | 1 132 3 |
| Mons à Haumont | 96 937 | 140 416 | 237 353 | 346 938 | 173 6 |
| Lignes Nord-Belges. Totaux | 1 419 833 | 1 026 121 | 2 445 954 | 3 172 059 | 2 335 7 |
| Totaux généraux | 8 167 521 | 3 195 387 | 11 362 908<br>384 089 | 11 057 720<br>47 041 | 12 744 8<br>10 [illegible] |

(A) Y compris le 1er trimestre du Centre et Baume à Marchienne, et non compris les chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu pendant les trois derniers trimestres de l'année 1867.

**nternationaux et de transit des Compagnies des chemins de fer belges,
compris les produits extraordinaires.)**

| …ndises. | TOTAL | ANNÉE 1866. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Voyageurs, bagages, équipages, finances et animaux. | | | Messageries et marchandises. | | | TOTAL. |
| | | Services | | | Services | | | |
| TOTAL. | général en 1867. | intérieur. | mixte, international et de transit. | TOTAL. | intérieur. | mixte, international et de transit. | TOTAL. | général en 1866. |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 423 779 | 680 988 | 278 761 | 126 645 | 405 406 | 220 075 | 416 941 | 637 016 | 1 042 422 |
| 277 676 | 859 859 | 572 848 | 3 204 | 576 052 | 277 433 | » | 277 433 | 853 485 |
| 16 905 | 124 002 | 60 975 | 16 043 | 86 018 | 20 888 | » | 20 888 | 106 906 |
| 295 224 | 381 857 | 72 466 | 7 991 | 80 457 | 286 916 | 15 101 | 302 017 | 382 474 |
| 95 530 | 355 879 | — | — | 240 150 | — | — | 79 549 | 319 699 |
| 6 922 406 | 9 598 895 | 1 595 606 | 594 502 | 2 190 108 | 4 830 676 | 1 629 729 | 6 460 405 | 8 650 513 |
| 297 879 | 486 462 | 117 337 | 66 049 | 183 386 | 75 562 | 212 664 | 288 226 | 471 612 |
| 63 246 | 67 032 | 477 | 46 | 523 | » | 74 674 | 74 674 | 75 197 |
| 253 020 | 578 546 | 274 216 | 18 135 | 292 351 | 146 035 | 74 675 | 220 710 | 513 061 |
| 448 537 | 832 626 | — | — | 296 925 | — | — | 413 022 | 709 947 |
| 108 649 | 266 650 | 50 158 | 101 304 | 151 462 | 38 634 | 61 371 | 100 005 | 251 467 |
| 6 007 855 | 8 002 151 | 1 346 555 | 425 889 | 1 772 444 | 1 384 934 | 4 035 223 | 5 420 157 | 7 192 601 |
| 476 058 | 734 329 | — | — | 112 923 | — | — | 232 840 | 345 763 |
| — | — | 43 799 | 163 520 | 207 319 | 38 574 | 84 542 | 123 116 | 330 435 |
| 15 278 227<br>448 537 | 22 136 650<br>832 626 | 4 422 198 | 1 523 328 | 5 945 526<br>649 998 | 7 319 727 | 6 604 920 | 13 924 647<br>725 411 | 19 870 173<br>1 375 409 |
| 681 226<br>10 170 | 1 609 352<br>10 170 | 692 342 | 207 867 | 900 209 | 273 666 | 428 879 | 702 545 | 1 602 754 |
| 25 346 | 127 230 | 55 652 | 2 883 | 58 535 | 7 290 | 6 821 | 14 111 | 72 646 |
| 568 704<br>47 147 | 1 060 428<br>47 147 | 348 348 | 122 036 | 470 384 | 268 213 | 432 523 | 700 736 | 1 171 120 |
| 68 379 | 173 546 | 46 925 | 54 595 | 101 520 | 6 126 | 57 280 | 63 406 | 164 926 |
| 219 258 | 375 447 | 112 021 | 34 | 112 055 | 80 117 | 54 406 | 134 523 | 246 578 |
| 1 403 592 | 1 729 033 | 115 389 | 103 292 | 218 681 | 539 966 | 782 732 | 1 322 698 | 1 541 379 |
| 3 056 505<br>57 317 | 5 075 036<br>57 317 | 1 370 677 | 490 707 | 1 861 384 | 1 175 378 | 1 762 641 | 2 938 019 | 4 799 403 |
| 1 526 998 | 1 988 246 | 159 155 | 152 743 | 311 898 | 600 042 | 1 021 599 | 1 621 641 | 1 933 539 |
| 3 400 285 | 5 207 638 | 1 090 712 | 360 965 | 1 451 677 | 2 599 312 | 812 690 | 3 412 002 | 4 863 679 |
| 520 562 | 757 915 | 83 778 | 82 426 | 166 204 | 1 286 917 | 76 401 | 1 363 318 | 1 529 522 |
| 5 507 845 | 7 953 799 | 1 333 645 | 596 134 | 1 929 779 | 4 486 271 | 1 910 690 | 6 396 961 | 8 326 740 |
| 23 802 577<br>505 854 | 35 165 485<br>889 943 | 7 126 520 | 2 610 169 | 9 736 689<br>649 998 | 12 981 376 | 10 278 251 | 23 259 627<br>725 411 | 32 996 316<br>1 375 409 |

La recette de 1867 a été de 638,665 francs pour le réseau de Saint-Ghislain et de 1,341,535 francs pour celui du Haut et Bas-Flénu.

**Rapport p. c. des recettes du service intérieur et de celles des servic**

**N° IX.** **non compris les produits extrao**

| CHEMINS DE FER. | ANNÉE 1867. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs, bagages, finances, équipages et animaux. | | Messageries et marchandises. | |
| | Services | | Services | |
| | intérieur. | mixte, inter national et de transit. | intérieur. | mixte, inte national et transit. |
| État Belge (réseau exploité par l'). | | | | |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1er janvier au 31 juillet, pour l'année 1867) | 28,2 | 9,6 | 17,4 | 44,8 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 67,3 | 0,5 | 32,2 | » |
| Bruges à Blankenberghe | 74,3 | 12,1 | 13,6 | » |
| Chimay | 19,8 | 2,9 | 59,9 | 17,4 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 68,7 | 4,4 | 14,5 | 12,4 |
| Grand-Central Belge | 19,8 | 8,1 | 47,4 | 24.7 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 22,4 | 16,3 | 16,4 | 44,9 |
| Manage à Piéton | 5,4 | 0,3 | 25,5 | 68,8 |
| Liége à Maestricht | 52,8 | 3,5 | 29.4 | 14,3 |
| Lierre à Turnhout | 19,6 | 39,6 | 17,7 | 23,1 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Lignes principale et Grand-Ducale | 18,7 | 6,2 | 17.4 | 57,7 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe | 29,8 | 5.4 | 10,5 | 54,3 |
| Pepinster à Spa | » | » | » | » |
| Moyennes partielles | 23,8 | 7,3 | 31,8 | 37,1 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. — Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre Occidentale | 44,5 | 13,2 | 9,6 | 32,7 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 70,2 | 9,9 | 6,4 | 13,5 |
| Hainaut et Flandres | 34,5 | 11,9 | 22,6 | 31,0 |
| Lichtervelde à Furnes | 31,9 | 28,7 | 5,3 | 34,1 |
| Tamines à Landen | 39,3 | 2,3 | 12,9 | 45,5 |
| Centre et Baume à Marchienne | 6,1 | 7,5 | 22,6 | 63,8 |
| Moyennes partielles | 29,1 | 10,6 | 16,8 | 43,5 |
| Charleroi à la frontière de France | 8,5 | 14,7 | 25,0 | 51,8 |
| Liége à Namur et à Givet | 22,1 | 11,4 | 44,7 | 21,8 |
| Mons à Haumont | 12,8 | 18,5 | 45,8 | 22,9 |
| Moyennes partielles | 17,9 | 12,9 | 39,9 | 29,3 |
| Moyennes générales | 23,2 | 9,1 | 31,5 | 36,2 |

**mixtes, internationaux et de transit, aux recettes totales des Compagnies,**
**naires. — Années 1867 et 1866.**

| TOTAL. Services intérieur. | TOTAL. Services mixte, international et de transit. | ANNÉE 1866. Voyageurs, bagages, finances, équipages et animaux. Services intérieur. | Voyageurs, bagages, finances, équipages et animaux. Services mixte, international et de transit. | Messageries et marchandises. Services intérieur. | Messageries et marchandises. Services mixte, international et de transit. | TOTAL. Services intérieur. | TOTAL. Services mixte, international et de transit. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |
| 45,6 | 54,4 | 26,7 | 12,2 | 21,1 | 40,0 | 47,8 | 52,2 |
| 99,5 | 0,5 | 67,1 | 0,4 | 32,5 | » | 99,6 | 0,4 |
| 87,9 | 12,1 | 65,5 | 15,0 | 19,5 | » | 85,0 | 15,0 |
| 79,7 | 20,3 | 18,9 | 2,1 | 75,0 | 4,0 | 93,9 | 6,1 |
| 83,2 | 16,8 | — | — | — | — | — | — |
| 67,2 | 32,8 | 18,4 | 6,9 | 55,8 | 18,9 | 74,2 | 25,8 |
| 38,8 | 61,2 | 24,9 | 14,0 | 16,0 | 45,1 | 40,9 | 59,1 |
| 30,9 | 69,1 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 99,3 | 0,7 | 99,3 |
| 82,2 | 17,8 | 53,4 | 3,5 | 28,5 | 14,6 | 81,9 | 18,1 |
| 37,3 | 62,7 | 19,9 | 40,3 | 15,4 | 24,4 | 35,3 | 64,7 |
| 36,1 | 63,9 | 18,7 | 6,0 | 19,2 | 56,1 | 37,9 | 62,1 |
| 40,3 | 59,7 | — | — | — | — | — | — |
| » | » | 13,2 | 49,5 | 11,7 | 25,6 | 24,9 | 75,1 |
| 55,6 | 44,4 | 22,3 | 7,7 | 36,8 | 33,2 | 59,1 | 40,9 |
| 54,1 | 45,9 | 43,2 | 12,9 | 17,1 | 26,8 | 60,3 | 39,7 |
| 76,6 | 23,4 | 76,6 | 4,0 | 10,0 | 9,4 | 86,6 | 13,4 |
| 57,1 | 42,9 | 29,8 | 10,4 | 22,9 | 36,9 | 52,7 | 47,3 |
| 37,2 | 62,8 | 28,5 | 33,1 | 3,7 | 34,7 | 32,2 | 67,8 |
| 52,2 | 47,8 | 45,4 | 0,0 | 32,5 | 22,1 | 77,9 | 22,1 |
| 28,7 | 71,3 | 7,5 | 6,7 | 35,0 | 50,8 | 42,5 | 57,5 |
| 45,9 | 54,1 | 28,6 | 10,2 | 24,5 | 36,7 | 53,1 | 46,9 |
| 33,5 | 66,5 | 8,2 | 7,9 | 31,0 | 52,9 | 39,2 | 60,8 |
| 66,8 | 33,2 | 22,4 | 7,4 | 53,5 | 16,7 | 75,9 | 24,1 |
| 58,6 | 41,4 | 5,5 | 5,4 | 84,1 | 5,0 | 89,6 | 10,4 |
| 57,8 | 42,2 | 16,0 | 7,2 | 53,9 | 22,9 | 69,9 | 30,1 |
| 54,7 | 45,3 | 21,6 | 7,9 | 39,4 | 31,1 | 61,0 | 39,0 |

# CHEMINS DE FE

**Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les Compagnie**

(*Voir* page 2

**N° X.**

| NATURE DES TRANSPORTS. | | MOUVEMENT GÉNÉRAL. Quantités. Désignation de l'unité. | Services intérieur et mixte. | Services international et de transit. | TOTAL en 1867. | RECETTE Sommes (en … Services intérieur et mixte. | Services internation… et de transit. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs. | 1re classe | Nombre. | 726 012 | 207 061 | 933 073 | 2 030 673 | 1 568 3 |
| | 2e classe | Id. | 1 643 948 | 171 262 | 1 815 210 | 2 385 781 | 870 5 |
| | 3e classe | Id. | 9 243 916 | 395 967 | 9 639 883 | 7 524 583 | 351 9 |
| | Extraordinaires | Id. | 220 380 | 8 415 | 228 795 | 298 843 | 12 3 |
| Bagages. | Au mininum | Expédition. | 137 559 | » | 137 559 | 73 204 | » |
| | Au poids | Quintal. | 75 266 | 47 943 | 123 209 | 274 863 | 280 6 |
| Équipages | | Nombre. | 155 | 112 | 267 | 6 228 | 5 5 |
| Animaux | | Expédition. | 20 985 | 3 405 | 24 390 | 390 844 | 103 9 |
| Finances | | Group. | 634 864 | 202 115 | 836 979 | 169 800 | 46 ( |
| Petits paquets | | Kilog. | 2 392 893 | 1 197 306 | 3 590 199 | 317 137 | 157 2 |
| Petites marchandises | | Quintal. | 1 129 890 | 151 739 | 1 281 629 | 2 031 672 | 366 1 |
| Grosses marchandises | | Tonne. | 5 134 286 | 1 395 025 | 6 529 311 | 15 093 754 | 4 472 9 |
| Produits extraordinaires | | » | » | » | » | 941 450 | 224 7 |
| Totaux et moyennes des années. | 1867 | | | | | 31 538 832 | 8 462 5 |
| | 1866 | | | | | 31 201 502 | 6 987 4 |
| | 1865 | | | | | 31 019 154 | 7 299 6 |

*N. B.* Nous n'avons pas publié le service intérieur séparé du service mixte avec les Compagnies, la comptabilité de l'exploita

# DE L'ÉTAT.

**belges comparés à ceux des services internationaux et de transit. — Année 1867.**

**année 1866 de l'*Annuaire*.**

| ÉNÉRALE. | PART DANS LE MOUVEMENT GÉNÉRAL ET DANS LA RECETTE GÉNÉRALE. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| rancs. | Mouvement 1867 et 1866. | | | | Recette 1867 et 1866. | | | |
| | 1867. — Services | | 1866. — Services | | 1867. — Services | | 1866. — Services | |
| Total en 1867. | intérieur et mixte. | international et de transit. | intérieur et mixte. | international et de transit. | intérieur et mixte. | international et de transit | intérieur et mixte. | internatio-nal et de transit. |
| | p. c. | p. c. | p. c. | p. c. | p. c. | p. c. | p. c. | p. c. |
| 3 599 089 | 77,81 | 22,19 | 81,13 | 18,87 | 56,42 | 43,58 | 63,24 | 36,76 |
| 3 256 348 | 90,57 | 9,43 | 92,95 | 7,05 | 73,27 | 26,73 | 80,32 | 19,68 |
| 7 876 545 | 95,89 | 4,11 | 95,44 | 4,56 | 95,53 | 4,47 | 94,83 | 5,17 |
| 311 175 | 96,32 | 3,68 | 95,98 | 4,02 | 96,04 | 3,96 | 94,23 | 5,77 |
| 73 204 | 100,00 | » | 100,00 | » | 100,00 | » | 100,00 | » |
| 555 542 | 61,09 | 38,91 | 63,49 | 36,51 | 49,48 | 50,52 | 52,02 | 47,98 |
| 11 742 | 58,05 | 41,95 | 66,54 | 33,46 | 53,04 | 46,96 | 60,77 | 39,23 |
| 494 813 | 86,04 | 13,96 | 84,09 | 15,91 | 78,99 | 21,01 | 73,80 | 26,20 |
| 217 874 | 75,85 | 24,15 | 67,13 | 32,87 | 77,93 | 22,07 | 76,38 | 23,62 |
| 474 414 | 66,65 | 33,35 | 59,29 | 40,71 | 66,85 | 33,15 | 66,78 | 33,22 |
| 2 307 854 | 88,16 | 11,84 | 87,61 | 12,39 | 84,73 | 15,27 | 83,25 | 16,75 |
| 19 506 664 | 78,63 | 21,37 | 79,33 | 20,67 | 77,14 | 22,86 | 80,38 | 19,62 |
| 1 166 179 | » | » | » | » | 80,73 | 19,27 | 83,51 | 16,49 |
| 40 001 393 | | | Année 1867. . . | | 78,84 | 21,16 | — | — |
| 38 188 974 | | | Année 1866. . . | | — | — | 81,71 | 18,29 |
| 28 318 789 | | | Année 1865. . . | | — | — | 80,95 | 19,05 |

ion des Chemins de fer de l'État ayant réuni ces deux services jusqu'en 1868.

**N° XI.** **Récapitulation des recettes, des dépenses et des bénéfic**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS. | BAGAGES. | ÉQUIPAGES ET ANIMAUX. | MARCHANDISES. Grande vitesse. — Messagerie. | MARCHANDISES. Petite vitesse et finances |
|---|---|---|---|---|---|
| État-Belge (sa quote-part) | 13 810 271 | 605 845 | 488 178 | 2 647 499 | 17 915 |
| Dendre-et-Waes | 619 408 | 7 114 | 8 231 | 150 839 | [illegible] |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 218 348 | 6 513 | 1 929 | 22 661 | [illegible] |
| Tournai à Jurbise | 286 368 | 7 655 | 5 582 | 33 291 | [illegible] |
| Braine-le-Comte à Gand | 108 712 | 1 619 | 2 635 | 17 978 | 285 |
| Exploitation de l'État. Totaux | 15 043 107 | 628 746 | 506 555 | 2 872 268 | 19 734 5 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet 1867) | 230 997 | 11 209 | 15 003 | *a* | *a* 423 7 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 553 396 | 12 636 | 16 151 | *b* | *b* 277 0 |
| Bruges à Blankenberghe | 103 770 | 2 887 | 60 | 10 652 | 6 6 |
| Chimay | 80 325 | 1 895 | 3 510 | 9 869 | 296 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 244 731 | 1 868 | 12 774 | 27 155 | 69 3 |
| Grand-Central Belge | 2 463 589 | 111 205 | 91 864 | 414 469 | 6 517 7 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 182 078 | 3 023 | 2 386 | 31 652 | 267 |
| Manage à Piéton | 3 613 | 51 | 4 | 561 | 62 |
| Liége à Maestricht | 306 533 | 13 479 | 4 720 | 9 281 | 244 |
| Liégeois-Limbourgeois. Hasselt à Ans et à Liége | 250 502 | 8 816 | 10 278 | *c* | *c* 381 |
| Liégeois-Limbourgeois. Id. à Eindhoven | 104 948 | 4 236 | 5 310 | *d* | *d* 66 |
| Lierre à Turnhout | 150 963 | 3 390 | 2 786 | 28 327 | 81 1 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière | 1 657 452 | 63 977 | 112 979 | *e* | *e* 5 191 0 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Id. Grand-Ducale | 127 660 | 5 311 | 17 349 | *f* | *f* 886 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Id. de l'Ourthe | 250 024 | 5 716 | 1 728 | 21 976 | 454 8 |
| Pepinster à Spa | — | — | — | — | — |
| Spa à la frontière Grand-Ducale (du 20 fév. au 31 décemb. 1867 | — | — | — | — | — |
| Compagnies diverses. Totaux | 6 710 581 | 249 699 | 296 902 | 553 942 | 15 158 1 |
| Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale | 890 357 | 16 933 | 19 565 | 114 371 | 586 16 |
| Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Gand à Selzaete-Lokeren | 99 331 | 715 | 1 727 | 5[illegible]121 | [illegible] |
| Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Hainaut-Flandres | 476 331 | 6 551 | 5 631 | 58 805 | [illegible] |
| Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Lichtervelde à Furnes | 106 386 | 1 670 | 1 913 | 16 063 | 55 0 |
| Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Tamines à Landen | 148 226 | 2 237 | 4 688 | 20 239 | 200 0 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Centre et Baume à Marchienne | 226 191 | 3 874 | 3 283 | 29 649 | 1 466 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Réseau de Saint-Ghislain | — | — | — | — | 638 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Id. du Haut et Bas-Flénu | — | — | — | — | 1 208 |
| Sociétés anonyme et générale d'exploitation. Totaux | 1 946 822 | 31 980 | 36 807 | 244 248 | 4 799 3 |
| Charleroi à la frontière de France | 416 290 | 27 027 | 4 697 | 56 419 | 1 483 |
| Liége à Namur et à Givet | 1 620 196 | 73 725 | 26 825 | 189 391 | 3 297 4 |
| Mons à Haumont | 225 709 | 9 639 | 1 386 | 5 141 | 516 0 |
| Lignes Nord-Belges. Totaux | 2 262 195 | 110 391 | 32 908 | 250 951 | 5 297 3 |
| Totaux généraux | 25 962 705 | 1 020 816 | 873 172 | 3 921 409 | 45 039 3 |

**des exploitations. — Années 1867 et 1866.**

| Recettes extraordinaires non compris la garantie de l'État. | Année 1867. Recettes totales (en francs). | Année 1867. Dépenses d'exploitation | Année 1867. Bénéfices. | Longueur moyenne exploitée. 1867 | Longueur moyenne exploitée. 1866 | Année 1866. Recettes totales (en francs). | Année 1866. Dépenses. d'exploitation | Année 1866. Bénéfices | Minimum d'intérêt garanti par l'État pour 1867. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 161 851 | 36 629 086 | » | » | 612 | 593 | 35 108 554 | » | » | » |
| 626 | 1 619 722 | » | » | 105 | 108 | 1 823 071 | » | » | » |
| 1 090 | 418 105 | » | » | 44 | 41 | 331 202 | » | » | » |
| 1 803 | 917 439 | » | » | 47 | 48 | 926 147 | » | » | » |
| 809 | 417 041 | » | » | 55 | » | » | » | » | » |
| 1 166 179 | 40 001 393 | 24 400 117 | 15 601 276 | 863 | 790 | 38 188 974 | 22 069 703 | 16 119 271 | » |
| 6 146 | 687 134 | 777 562 | — 90 428 | 55 | 93 | 1 177 882 | 985 828 | 192 054 | » |
| 15 363 | 875 222 | 505 468 | 369 754 | 50 | 50 | 871 756 | 489 235 | 382 521 | » |
| 8 985 | 132 987 | 66 737 | 66 250 | 15 | 15 | 117 777 | 66 039 | 51 738 | » |
| 36 943 | 418 800 | 281 178 | 137 622 | 61 | 59 | 422 506 | 286 271 | 136 235 | » |
| 848 | 356 727 | 276 417 | 80 310 | 48 | 48 | 324 320 | 272 300 | 52 020 | » |
| 94 672 | 9 693 567 | 5 298 056 | 4 395 511 | 524 | 478 | 8 747 758 | 4 871 895 | 3 875 863 | Entre S. et M. 163 079 |
| 56 681 | 543 143 | 355 600 | 254 575 | 41 | 41 | 541 079 | 351 972 | 264 304 | 157 697 |
| » | 67 032 | | | 10 | 10 | 75 197 | | | » |
| 45 801 | 624 347 | 378 638 | 245 709 | 30 | 30 | 541 711 | 336 097 | 205 614 | » |
| 12 750 | 664 245 | — | — | 60 | 59 | 631 072 | — | — | 113 000 |
| 1 790 | 182 921 | — | — | 59 | 26 | 80 732 | — | — | » |
| 7 617 | 274 267 | 274 865 | — 598 | 37 | 37 | 255 314 | 253 602 | 1 712 | 172 000 |
| 73 240 | 7 098 649 | 3 771 877 | 3 326 772 | 219 | 219 | 7 377 542 | 4 016 974 | 3 360 568 | |
| 280 | 977 022 | 476 294 | 500 728 | 52 | 20 | | | | » |
| 293 | 734 622 | 703 208 | 31 414 | 65 | 35 | 347 083 | 400 051 | — 52 968 | approximatif. 500 000 |
| — | 263 163 | 171 551 | 214 037 | 12 | 12 | 342 340 | 197 303 | 145 037 | » |
| | 122 425 | | | | | | | | |
| — | 553 021 | 355 458 | 197 563 | 47 | » | — | — | — | approximatif. 300 000 |
| 361 409 | 23 330 685 938 609 | 13 692 909 | 9 729 219 | 1 385 | 1 232 | 21 142 265 711 804 | 12 527 567 | 8 614 698 | 1 405 776 |
| 12 381 | 1 639 772 | 952 366 | 687 406 | 121 | 121 | 1 712 953 | 940 275 | 772 678 | approximatif. 180 000 |
| 515 | 128 120 | 135 095 | — 6 975 | 34 | 19 | 70 293 | 89 031 | — 18 738 | » |
| 7 862 | 1 119 607 | 886 919 | 232 688 | 87 | 85 | 1 249 719 | 613 787 | 635 932 | » |
| 429 | 181 497 | 144 289 | 37 208 | 34 | 34 | 166 853 | 131 474 | 35 379 | 200 000 |
| 673 | 376 085 | 329 106 | 46 979 | 63 | 51 | 246 578 294 054 | 401 485 | — 154 907 | » |
| 58 419 | 1 787 452 | 983 858 | 803 594 | 77 | 76 | 1 702 239 | 900 905 | 801 334 | » |
| 20 377 | 658 665 | 192 884 | 465 781 | 33 | — | — | — | — | » |
| 72 905 | 1 341 535 | 465 244 | 876 291 | 66 | 66 | — | — | — | » |
| 173 561 | 7 232 733 | 4 089 761 | 3 142 972 | 515 | 452 | 5 148 635 294 054 | 3 076 957 | 2 071 678 | 380 000 |
| 147 744 | 2 135 990 | 783 859 | 1 352 131 | 31 | 31 | 2 198 146 | 744 699 | 1 453 447 | » |
| 135 364 | 5 343 002 | 2 445 989 | 2 897 013 | 126 | 126 | 5 024 679 | 2 330 577 | 2 694 102 | » |
| 149 006 | 906 921 | 358 295 | 548 626 | 16 | 46 | 1 569 034 | 587 024 | 982 010 | » |
| 432 114 | 8 385 913 | 3 588 143 | 4 797 770 | 173 | 203 | 8 791 859 | 3 662 300 | 5 129 559 | » |
| 2 133 263 | 78 950 724 938 609 | 45 770 930 | 33 271 237 | 2 936 | 2 677 | 73 271 733 1 005 858 | 41 336 527 | 31 935 206 | 1 785 776 |

**Recette brute moyenne des transports (en francs) p**

N° XII.

| CHEMINS DE FER. | RÉSULTATS PAR KILOMÈT | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs. | Bagages. | Équipages et animaux. | Marchandises. Grande vitesse — Messagerie. | Marchandises. Petite vitesse et finances |
| État Belge (sa quote-part) | 22 566 | 990 | 798 | 4 325 | 29 27 |
| Dendre et Waes | 5 899 | 68 | 78 | 1 437 | 7 93 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 4 962 | 148 | 44 | 515 | 3 81 |
| Tourna ià Jurbise | 6 093 | 163 | 119 | 708 | 12 39 |
| Braine-le-Comte à Gand | 1 977 | 29 | 48 | 327 | 5 18 |
| Exploitation de l'État. Moyennes | 17 440 | 728 | 589 | 3 329 | 22 93 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (période du 1er janv. au 31 juillet 1867) | 4 199 | 204 | 273 | a | a 7 70 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 11 068 | 253 | 323 | b | b 5 53 |
| Bruges à Blankenberghe | 6 918 | 192 | 4 | 710 | 44 |
| Chimay | 1 317 | 31 | 57 | 162 | 4 60 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 5 098 | 39 | 266 | 566 | 1 44 |
| Grand-Central Belge | 4 702 | 212 | 175 | 791 | 12 43 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | 4 441 | 74 | 58 | 772 | 6 52 |
| Manage à Piéton | 362 | 5 | 0.4 | 56 | 6 2 |
| Liége à Maestricht | 10 218 | 449 | 157 | 309 | 8 1 |
| Liégeois-Limbourgeois — Hasselt à Ans et à Liége | 4 175 | 147 | 171 | c | c 6 3 |
| Liégeois-Limbourgeois — Id. à Eindhoven | 1 779 | 72 | 90 | d | d 1 12 |
| Lierre à Turnhout | 4 080 | 92 | 75 | 765 | 2 19 |
| Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de Bruxelles à la frontière | 7 568 | 292 | 516 | e | e 23 7 |
| Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne Grand-Ducale | 2 455 | 102 | 333 | f | f 15 8 |
| Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de l'Ourthe | 3 846 | 88 | 27 | 338 | 6 99 |
| Pepinster à Spa | — | — | — | — | — |
| Spa à la frontière Grand-Ducale | — | — | — | — | — |
| Moyennes (non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht, le Liégeois Limbourgeois et Pepinster à Spa et la frontière Grand-Ducale | 5 316 | 195 | 231 | 481 | 12 40 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 — Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867 — Flandre occidentale | 7 358 | 140 | 162 | 945 | 4 84 |
| Soc. gén. d'expl. — Soc. anon. d'expl. — Gand à Selzaete-Lokeren | 2 922 | 21 | 51 | 150 | 60 |
| Soc. gén. d'expl. — Soc. anon. d'expl. — Hainaut-Flandres | 5 475 | 75 | 66 | 675 | 6 48 |
| Soc. gén. d'expl. — Soc. anon. d'expl. — Lichtervelde à Furnes | 3 128 | 49 | 56 | 473 | 1 61 |
| Soc. gén. d'expl. — Soc. anon. d'expl. — Tamines à Landen | 2 353 | 36 | 74 | 321 | 3 17 |
| Soc. gén. d'expl. — Centre et Baume à Marchienne | 2 938 | 50 | 42 | 385 | 19 0 |
| Soc. gén. d'expl. — Réseau de Saint-Ghislain | — | — | — | — | 19 34 |
| Soc. gén. d'expl. — Réseau du Haut et Bas-Flénu | — | — | — | — | 19 22 |
| Moyennes (non compris Saint-Ghislain et le Flénu) | 4 680 | 77 | 88 | 587 | 6 95 |
| Charleroi à la frontière de France | 13 428 | 871 | 151 | 1 819 | 47 8 |
| Liége à Namur et à Givet | 12 859 | 585 | 213 | 1 508 | 26 17 |
| Mons à Haumont | 14 107 | 602 | 87 | 321 | 32 2 |
| Lignes Nord-belges. Moyennes | 13 076 | 698 | 190 | 1 451 | 30 6 |
| Moyennes générales | 9 745 | 383 | 324 | 1 506 | 16 2 |

**…ilomètre de voie et par train-kilomètre. — Année 1867.**

| …PLOITÉ. | | | RÉSULTATS PAR TRAIN-KILOMÈTRE. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …Recettes extraordinaires sans la garantie de l'État. | RECETTES TOTALES. 1867. | RECETTES TOTALES. 1866. | Voyageurs. | Bagages. | Équipages et animaux. | Marchandises: Grande vitesse — Messagerie. | Marchandises: Petite vitesse et finances. | Recettes extraordinaires sans la garantie de l'État. | RECETTES TOTALES. 1867. | RECETTES TOTALES. 1866. |
| 1 898 | 59 851 | 59 206 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 6 | 15 426 | 16 880 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 25 | 9 502 | 8 078 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 38 | 19 520 | 19 295 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 14 | 7 582 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1 349 | 46 369 | 48 348 | 1,558 | 0,065 | 0,053 | 0,297 | 2,049 | 0,121 | 4,143 | 3,730 |
| 112 | 12 498 | 12 665 | » | » | » | » | » | » | » | 3,192 |
| 307 | 17 504 | 17 435 | 1,721 | 0,039 | 0,050 | b | b 0,864 | 0,048 | 2,722 | 2,733 |
| 599 | 8 865 | 7 852 | 2,276 | 0,063 | » | 0,234 | 0,416 | 0.197 | 2.916 | 2,611 |
| 605 | 6 865 | 7 161 | 0,559 | 0,013 | 0,024 | 0,069 | 1,994 | 0.257 | 2,916 | 3,685 |
| 17 | 7 431 | 6 757 | 1,130 | 0,009 | 0,059 | 0,125 | 0,320 | 0,004 | 1,647 | 1,455 |
| 180 | 18 499 | 18 513 | 1,072 | 0,048 | 0,040 | 0,181 | 2,837 | 0,041 | 4,219 | 4,076 |
| 1 382 | 13 247 | 13 197 | 1,024 | 0,017 | 0,014 | 0,178 | 1,503 | 0,318 | 3,054 | 2,894 |
| « | 6 703 | 7 520 | 0,150 | 0,002 | » | 0,023 | 2,602 | » | 2.777 | 3,293 |
| 1 527 | 20 811 | 18 057 | 1,802 | 0,078 | 0,028 | 0,054 | 1,438 | 0,269 | 3.669 | 3,164 |
| 212 | 11 070 | 10 696 | 0,809 | 0,029 | 0,036 | c | c 1,022 | 0,033 | 1,929 | — |
| 30 | 3 100 | 3 105 | | | | | | | | |
| 206 | 7 412 | 6 900 | 1.272 | 0,029 | 0,023 | 0,239 | 0,684 | 0,064 | 2.311 | 2,301 |
| 334 | 32 413 | 33 687 | 0,620 | 0,024 | 0,042 | d | d 1,942 | 0,027 | 2.655 | 2,789 |
| 5 | 18 788 | | 1,081 | 0,045 | 0,147 | e | e 7,002 | 0,002 | 8,277 | |
| 4 | 11 301 | 9 917 | 0,796 | 0,018 | 0,006 | 0,070 | 1,448 | » | 2,338 | 1,975 |
| — | 35 053 | 28 528 | — | — | — | — | — | — | — | 6,390 |
| — | 11 766 | » | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 296 | 18 920 | 18 831 | 0,925 | 0,034 | 0,040 | 0,084 | 2,158 | 0,051 | 3.292 | 3,132 |
| 102 | 13 552 | 14 157 | 1,709 | 0,032 | 0,038 | 0,219 | 1,125 | 0,024 | 3,147 | 3,301 |
| 15 | 3 768 | 3 697 | 1,069 | 0,008 | 0,018 | 0,055 | 0,223 | 0,005 | 1,378 | 1,315 |
| 90 | 12 869 | 14 702 | 0,899 | 0,012 | 0,011 | 0,111 | 1,066 | 0,015 | 2,114 | 2,452 |
| 13 | 5 338 | 4 907 | 1,405 | 0,022 | 0,025 | 0,212 | 0,727 | 0,006 | 2,397 | 2,194 |
| 11 | 5 970 | 4 835 | 0,799 | 0,012 | 0,025 | 0,109 | 1,078 | 0.004 | 2,027 | 1,667 |
| 779 | 23 213 | 23 541 | 0,280 | 0,004 | 0,004 | 0,036 | 1,805 | 0,072 | 2,201 | 3,800 |
| 617 | 19 959 | — | — | — | — | — | 5,235 | 0,167 | 5,402 | — |
| 1 104 | 20 326 | — | — | — | — | — | 4,711 | 0,270 | 4,981 | — |
| 193 | 12 579 | 13 338 | 0,879 | 0,014 | 0,017 | 0,110 | 1,305 | 0,036 | 2,361 | 2,936 |
| 4 765 | 68 902 | 70 908 | 1,168 | 0,076 | 0,013 | 0,158 | 4,166 | 0,415 | 5,996 | 6,185 |
| 1 074 | 42 404 | 39 878 | 1,256 | 0,057 | 0,021 | 0,147 | 2,556 | 0,105 | 4,142 | 4,064 |
| 9 312 | 56 682 | 34 109 | 1,594 | 0,068 | 0,010 | 0,036 | 3,644 | 1,052 | 6.404 | 4,887 |
| 2 498 | 48 473 | 43 310 | 1,266 | 0,062 | 0,018 | 0,140 | 2,963 | 0,242 | 4,691 | 4,585 |
| 775 | 28 962 | 29 637 | 1,251 | 0,049 | 0,041 | 0,193 | 2,084 | 0,100 | 3,718 | 3,556 |

N° XIII.

**Dépenses d'exploitatio**

| CHEMINS DE FER. | DÉPENSES P | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiment. | Traction. | Entretien du matériel. |
| Exploitation de l'État. Totaux et moyennes. . . | 657 151 | 6 454 310 | a 10 521 800 | a |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1er janvier au 31 juillet, pour l'année 1867). . . . . | 52 187 | 305 958 | 115 671 | 197 214 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . . . . . | 84 274 | 121 528 | 112 182 | 48 01 |
| Bruges à Blankenberghe . . . . . | 15 121 | 9 310 | 25 811 | 2 75 |
| Chimay . . . . . | 40 613 | 71 980 | 55 891 | 27 30 |
| Gand à Bruges par Eecloo . . . . . | 28 725 | 65 963 | 64 039 | 42 13 |
| Grand-Central Belge . . . . . | 394 597 | 1 157 894 | 1 359 661 | 1 068 20 |
| Manage à Wavre-Piéton. . . . . | 45 622 | 66 327 | 95 605 | 62 06 |
| Liége à Maestricht. . . . . | 58 712 | 105 028 | 61 329 | 50 891 |
| Lierre à Turnhout. . . . . | 57 427 | 79 575 | 51 766 | 42 95 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière. . . . . | 286 692 | 746 025 | 1 183 327 | 968 38 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne Grand-Ducale . . . . . | 52 956 | 86 386 | 231 854 | » |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe . . . . . | 39 846 | 104 881 | 141 920 | 158 570 |
| Pepinster à Spa (A) . . . . . | 12 483 | 26 234<br>116 353 | 4 634 | 7 297 |
| Spa à la frontière Grand-Ducale . . . . . | — | — | — | — |
| Compagnies diverses. Totaux et moyennes. . . | 1 169 255 | 2 947 089<br>116 353 | 3 503 690 | 2 695 818 |
| Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Flandre Occidentale . . . . . | 112 061 | 242 488 | a 385 865 | a |
| Gand à Selzaete-Lokeren . . . . . | 23 352 | 58 151 | b 11 865 | b |
| Hainaut et Flandres . . . . . | 78 838 | 223 407 | c 311 900 | c |
| Lichtervelde à Furnes . . . . . | 23 233 | 39 930 | d 59 898 | d |
| Tamines à Landen . . . . . | 38 102 | 83 406 | e 122 486 | e |
| Centre et Baume à Marchienne . . . . . | 83 631 | 169 053 | 355 091 | 74 896 |
| Réseau de Saint-Ghislain . . . . . | 5 532 | 27 407 | f | f |
| Id. du Haut et Bas-Flénu . . . . . | 18 714 | 50 230 | g | g |
| Totaux et moyennes. . . | 883 463 | 894 072 | 1 247 105 + | 74 896 |
| Charleroi à la frontière de France . . . . . | 46 644 | 243 854 | 180 699 | 124 020 |
| Liége à Namur et à Givet. . . . . | 122 852 | 768 167 | 501 100 | 516 905 |
| Mons à Haumont . . . . . | 55 167 | 92 756 | 76 083 | 54 931 |
| Lignes Nord-Belges. Totaux et moyennes. . . | 224 663 | 1 104 777 | 787 882 | 695 856 |
| Résultats généraux. . . | 2 434 532 | 11 400 248<br>116 353 | 16 030 477 + | 3 466 50 |

(A) Non compris les sommes payées au chemin de fer de l'Est français pour les frais d'exploitation du 20 févrie

**… rapport p. c. en 1867.**

| …VICES. | | RAPPORT P. C. DES DÉPENSES PARTIELLES À LA DÉPENSE TOTALE. | | | | | RAPPORT P. C. DES DÉPENSES AUX RECETTES. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Service des …ransports. | Dépense TOTALE. | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiment. | Traction. | Entretien du matériel. | Service des transports. | 1867. | 1866. |
| 6 768 856 | 24 400 117 | 2,69 | 26,45 | a 43,12 | a | 27,74 | 60,7 | 57,3 |
| 108 532 | 777 562 | 6,71 | 39,35 | 14,88 | 25,36 | 13,70 | 113,1 | 83,7 |
| 139 472 | 505 468 | 16,67 | 24,04 | 22,20 | 9,50 | 27,59 | 57,8 | 56,1 |
| 13 736 | 66 737 | 22,65 | 13,95 | 38,68 | 4,14 | 20,58 | 50,2 | 56,1 |
| 85 389 | 281 178 | 14,44 | 25,60 | 19,88 | 9,71 | 30,37 | 67,1 | 67,8 |
| 75 559 | 276 417 | 10,39 | 23,86 | 23,17 | 15,25 | 27,33 | 77,5 | 84,0 |
| 1 297 698 | 5 298 056 | 7,45 | 21,85 | 25,66 | 20,54 | 24,50 | 54,7 | 55,7 |
| 85 958 | 355 600 | 12,83 | 18,63 | 26,89 | 17,47 | 24,18 | 58,3 | 65,0 |
| 102 678 | 378 638 | 15,50 | 27,74 | 16,20 | 13,44 | 27,12 | 60,6 | 64,4 |
| 43 140 | 274 865 | 20,90 | 28,95 | 18,83 | 15,63 | 15,69 | 100,2 | 99,2 |
| 587 445 | 3 771 877 | 7,60 | 19,78 | 31,38 | 25,67 | 15,57 | 53,1 | 54,4 |
| 105 098 | 476 294 | 11,12 | 18,14 | 48,68 | » | 22,06 | 48,7 | |
| 257 991 | 703 208 | 5,66 | 14,92 | 20,18 | 22,55 | 36,69 | 95,7 | » |
| 4 550 | 55 198<br>116 853 | 7,28 | 15,30<br>67,81 | 2,70 | 4,26 | 2,65 | — | 57,6 |
| — | 355 458 | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 905 246 | 13 221 098<br>471 811 | 8,85 | 22,29 | 26,50 | 20,39 | 21,97 | 56,8 | 57,8 |
| 211 952 | 952 366 | 11,77 | 25,46 | a 40,52 | a | 22,25 | 58,1 | 54,9 |
| 41 727 | 135 095 | 17,28 | 43,04 | b 8,78 | b | 30,89 | 105,4 | 126,7 |
| 272 774 | 886 919 | 8,89 | 25,19 | c 35,16 | c | 30,76 | 79,2 | 49,1 |
| 21 228 | 144 289 | 16,10 | 27,67 | d 41,52 | d | 14,71 | 79,5 | 78,8 |
| 85 112 | 329 106 | 11,50 | 25,34 | e 37,22 | e | 25,86 | 87,5 | 162,8 |
| 301 197 | 983 858 | 8,50 | 17,18 | 36,09 | 7,61 | 30,62 | 55,0 | 52,9 |
| f 159 945 | 192 884 | 2,87 | 14,21 | f | f | f 82,92 | 29,3 | — |
| g 398 300 | 465 244 | 4,02 | 10,80 | g | g | g 85,18 | 34,7 | — |
| 1 490 235 | 4 089 761 | 9,38 | 21,87 | 30,50 + | 1,81 | 36,44 | 65,6 | 59,8 |
| 188 642 | 783 859 | 5,95 | 31,11 | 23,05 | 15,82 | 24,07 | 36,7 | 33,9 |
| 536 965 | 2 445 989 | 5,03 | 31,40 | 20,49 | 21,13 | 21,95 | 45.8 | 46,4 |
| 79 358 | 358 295 | 15,40 | 25,89 | 21,23 | 15,33 | 22,15 | 39,5 | 37,4 |
| 804 965 | 3 588 143 | 6,26 | 30,79 | 21,12 | 19,39 | 22,44 | 42,8 | 41,6 |
| 11 967 302 | 45 299 119<br>471 811 | 5,37 | 25,17 | 35,39 + | 7,65 | 26,42 | 58,1 | 56,0 |

… décembre 1867. — 116,358 francs pour acompte sur la subvention stipulée à l'article 2 de la convention du 11 octobre 1861.

**Dépenses d'exploitation par services, par kilomè**

N° XIV.

| CHEMINS DE FER. | RÉSULTATS PAR KILOMÈ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiment. | Traction. | Entretien du matériel. | Servi des transpo |
| Exploitation de l'État. Moyennes. . . | 760 | 7 448 | a 12 143 | a | 7 30 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet en 1867) | 948 | 5 563 | 2 103 | 3 586 | 1 93 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 1 685 | 2 431 | 2 244 | 950 | 2 78 |
| Bruges à Blankenberghe | 1 008 | 621 | 1 721 | 184 | 91 |
| Chimay | 665 | 1 180 | 916 | 448 | 1 40 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 599 | 1 374 | 1 394 | 878 | 1 57 |
| Grand-Central Belge | 753 | 2 209 | 2 594 | 2 079 | 2 47 |
| Manage-Wavre-Piéton | 894 | 1 301 | 1 874 | 1 217 | 1 68 |
| Liége à Maestricht | 1 957 | 3 501 | 2 044 | 1 696 | 3 42 |
| Lierre à Turnhout | 1 552 | 2 151 | 1 399 | 1 161 | 1 16 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière | 1 309 | 3 407 | 5 403 | 4 422 | 2 68 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Id. Grand-Ducale | 1 019 | 1 661 | a 4 459 | a | 2 02 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Id. de l'Ourthe | 613 | 1 614 | 2 184 | 2 439 | 3 96 |
| Pepinster à Spa (A) | 1 135 | 2 385<br>10 577 | 421 | 663 | 41 |
| Spa à la frontière Grand-Ducale | — | — | — | — | — |
| Moyennes (non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht, Pepinster à Spa et à la frontière Grand-Ducale | 959 | 2 270 | 2 937 | 2 163 | 2 42 |
| Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale | 926 | 2 004 | a 3 189 | a | 1 75 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 687 | 1 710 | b 349 | b | 1 22 |
| Hainaut et Flandres | 906 | 2 568 | c 3 585 | c | 3 135 |
| Lichtervelde à Furnes | 683 | 1 175 | d 1 702 | d | 62 |
| Tamines à Landen | 605 | 1 324 | e 1 944 | e | 1 35 |
| Centre et Baume à Marchienne | 1 086 | 2 195 | 4 612 | 972 | 3 91 |
| Réseau de Saint-Ghislain | 167 | 831 | f | f | f 4 84 |
| Id. du Haut et Bas-Flénu | 283 | 761 | g | g | g 6 00 |
| Moyennes (non compris Saint-Ghislain et le Flénu) | 864 | 1 962 | 2 998 + | 180 | 2 24 |
| Charleroi à la frontière de France | 1 504 | 7 866 | 5 827 | 4 001 | 6 08 |
| Liége à Namur et à Givet | 975 | 6 097 | 3 977 | 4 102 | 4 26 |
| Mons à Haumont | 3 448 | 5 797 | 4 755 | 3 433 | 4 90 |
| Lignes Nord-Belges. Moyennes. . . | 1 299 | 6 386 | 4 381 | 4 022 | 4 65 |
| Moyennes générales. . . | 901 | 4 220 | 6 110 + | 1 352 | 4 39 |

(A) Voir l'observation (A) du tableau précédent n° XIII.

**...xploité et par train-kilomètre. — Année 1867.**

| ...PLOITÉ. | | RÉSULTATS PAR TRAIN-KILOMÈTRE. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DÉPENSES TOTALES. | | Administration centrale et frais généraux. | Voie et bâtiment. | Traction. | Entretien du matériel. | Service des transports. | DÉPENSES TOTALES. | |
| 1867. | 1866. | | | | | | 1867. | 1866. |
| 28 160 | 27 699 | 0,068 | 0,665 | a 1,085 | a | 0,698 | 2,516 | 2,137 |
| 14 137 | 10 600 | — | — | — | — | — | — | 2,672 |
| 10 109 | 9 785 | 0,262 | 0,378 | 0,349 | 0,149 | 0,434 | 1,572 | 1,538 |
| 4 449 | 4 403 | 0,332 | 0,204 | 0,566 | 0,060 | 0,301 | 1,463 | 1,464 |
| 4 609 | 4 852 | 0,283 | 0,501 | 0,389 | 0,190 | 0,595 | 1,958 | 2,497 |
| 5 759 | 5 673 | 0,132 | 0,305 | 0,295 | 0,195 | 0,349 | 1,276 | 1,221 |
| 10 111 | 10 192 | 0,172 | 0,504 | 0,592 | 0,473 | 0,565 | 2,306 | 2,270 |
| 6 972 | 6 902 | 0,226 | 0,328 | 0,473 | 0,307 | 0,426 | 1,760 | 1,677 |
| 12 621 | 11 203 | 0,345 | 0,617 | 0,361 | 0,299 | 0,603 | 2,225 | 1,963 |
| 7 429 | 6 854 | 0,484 | 0,670 | 0,436 | 0,362 | 0,364 | 2,316 | 2,282 |
| 17 223 | 14 661 | 0,107 | 0,279 | 0,443 | 0,362 | 0,220 | 1,411 | 1,373 |
| 9 160 | | 0,448 | 0,732 | a 1,965 | a | 0,890 | 4,035 | |
| 10 819 | — | 0,127 | 0,334 | 0,451 | 0,505 | 0,821 | 2,238 | — |
| 5 018<br>10 577 | 16 442 | — | — | — | — | — | — | 3,682 |
| 7 563 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 10 754 | 10 887 | 0,167 | 0,395 | 0,511 | 0,376 | 0,422 | 1,871 | 1,811 |
| 7 871 | 7 771 | 0,215 | 0,465 | a 0,741 | a | 0,406 | 1,827 | 1,812 |
| 3 973 | 4 686 | 0,252 | 0,625 | b 0,127 | b | 0,449 | 1,453 | 1,666 |
| 10 194 | 7 221 | 0,149 | 0,421 | c 0,589 | c | 0,515 | 1,674 | 1,204 |
| 4 244 | 3 867 | 0,307 | 0,528 | d 0,791 | d | 0,280 | 1,906 | 1,729 |
| 5 224 | 7 872 | 0,205 | 0,450 | e 0,661 | e | 0,458 | 1,774 | 2,715 |
| 12 777 | 11 854 | 0,103 | 0,208 | 0,437 | 0,092 | 0,371 | 1,211 | 2,012 |
| 5 845 | — | 0,045 | 0,225 | f | f | f 1,312 | 1,582 | — |
| 7 049 | — | 0,069 | 0,186 | g | g | g 1,472 | 1,727 | — |
| 8 249 | 7 971 | 0,162 | 0,369 | 0,562 + | 0,034 | 0,421 | 1,548 | 1,754 |
| 25 283 | 24 023 | 0,131 | 0,684 | 0,507 | 0,348 | 0,530 | 2,200 | 2,095 |
| 19 413 | 18 497 | 0,095 | 0,595 | 0,389 | 0,401 | 0,416 | 1,896 | 1,884 |
| 22 393 | 12 761 | 0,389 | 0,655 | 0,537 | 0,388 | 0,561 | 2,530 | 1,829 |
| 20 741 | 18 041 | 0,126 | 0,618 | 0,424 | 0,389 | 0,450 | 2,007 | 1,914 |
| 16 823 | 16 586 | 0,116 | 0,542 | 0,784 + | 0,161 | 0,557 | 2,160 | 1,991 |

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITAT

N° XV. **Recettes et dépenses**

| Longueur moyenne exploitée en kilomètres. | | 30 | 5 | 21 |
|---|---|---|---|---|
| | 1er trimestre 1867 | 30 | 5 | 21 |
| | 2e, 3e et 4e trimestre | 91 | 29 | 66 |

| | DÉSIGNATION. | Flandre occidentale. | Gand à Zelzaete et Lokeren. | Haina et Flandr |
|---|---|---|---|---|
| Société anonyme d'exploitation. (1er trimestre.) | **RECETTES.** | | | |
| | Voyageurs | 186 061 | 12 799 | 97 2 |
| | Bagages | 2 747 | 143 | 8 |
| | Équipages et animaux | 5 077 | 376 | 8 |
| | Messagerie, grande vitesse | 26 065 | 681 | 6 8 |
| | Marchandises, petite vitesse et finances | 137 582 | 5 018 | 46 6<br>93 9 |
| | Recettes extraordinaires | » | » | » |
| | Garantie de l'État (approximative) | 45 000 | » | » |
| | Totaux des recettes | 357 532<br>45 000 | 19 017 | 246 3 |
| | **DÉPENSES.** | | | |
| | Traitements et salaires | 59 187 | 5 436 | 42 13 |
| | Entretien des lignes des bâtiments et du mobilier | 25 902 | 25 297 | 27 53 |
| | Traction et magasins | 36 640 | 4 822 | 26 4 |
| | Entretien du matériel | 46 255 | 1 899 | 43 1 |
| | Frais divers, stations mixtes, télégraphe, avarie, camionnage | 19 779 | 11 605 | 75 6 |
| | Totaux des dépenses | 187 763 | 49 059 | 216 9 |
| Société générale d'exploitation. (2e, 3e et 4e trimestre.) | **RECETTES.** | | | |
| | Voyageurs | 704 296 | 86 532 | 379 0 |
| | Bagages | 14 185 | 572 | 5 73 |
| | Équipages et animaux | 14 488 | 1 351 | 4 8 |
| | Messagerie, grande vitesse | 88 306 | 4 442 | 51 9 |
| | Marchandises, petite vitesse | 448 583 | 15 693 | 423 9 |
| | Recettes extraordinaires | 12 381 | 515 | 7 8 |
| | Garantie de l'État (approximative) | 147 000 | » | » |
| | Totaux des recettes | 1 282 239<br>147 000 | 109 105 | 873 2 |
| | **DÉPENSES.** | | | |
| | Administration centrale et frais généraux | 52 874 | 17 916 | 36 7 |
| | Voies et travaux | 216 586 | 32 654 | 195 8 |
| | Matériel et ateliers | 302 970 | 5 144 | 240 3 |
| | Exploitation | 192 173 | 30 122 | 197 11 |
| | Totaux des dépenses | 764 603 | 86 036 | 669 9 |

(*A*) Recettes et dépenses du 1er trimestre des Compagnies du Centre et Baume à Marchienne, de St-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'EXPLOITATION.

**mpagnies exploitées. — Année 1867.**

| 8<br>26 | 13<br>50 | 177<br>— | 19<br>58 | 8<br>25 | 16<br>50 | 120<br>395 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lichtervelde à Furnes. | Tamines à Landen. | TOTAL de la Société anonyme d'exploitation. | Centre et Baume à Marchienne. | Saint-Ghislain. | Haut et Bas-Flénu. | TOTAL de la Société générale d'exploitation. |
| 20 390 | 22 545 | 339 084 | 47 740 | » | » | » |
| 276 | 275 | 4 254 | 617 | » | » | » |
| 432 | 1 032 | 7 721 | 708 | » | » | » |
| 3 095 | 2 884 | 39 558 | 5 173 | » | » | » |
| 14 225 | 37 993 | 46 677<br>288 767 | 310 427 | 151 408 | 342 243 | » |
| » | » | » | » | 9 574 | 45 520 | » |
| 50 000 | » | 95 000 | » | » | « | » |
| 38 418<br>50 000 | 64 729 | 726 061<br>95 000 | 364 665<br>(A) | 160 982<br>(A) | 387 763<br>(A) | » |
| 8 376 | 15 817 | 130 948 | 60 035 | 5 532 | 18 714 | » |
| 6 452 | 18 078 | 103 314 | 34 746 | b | d | » |
| 8 023 | 17 039 | 94 937 | 84 167 | a 35 165 | c 110 940 | » |
| 5 399 | 25 331 | 122 051 | 74 886 | b 17 856 | d 46 085 | » |
| 836 | 17 298 | 125 176 | 63 181 | a | c | » |
| 29 086 | 93 563 | 576 426 | 317 015<br>(A) | 58 553<br>(A) | 175 739<br>(A) | » |
| | | Décompt^es de mat. | | | | |
| 85 996 | 125 680 | » | 178 451 | » | » | 1 559 998 |
| 1 394 | 1 962 | » | 3 257 | » | » | 27 109 |
| 1 481 | 3 656 | » | 2 575 | » | » | 28 378 |
| 12 968 | 17 353 | » | 24 476 | » | » | 199 517 |
| 40 811 | 162 029 | » | 1 555 609 | 486 880 | 926 387 | 3 659 793 |
| 429 | 673 | 106 866 | 58 419 | 10 803 | 27 385 | 225 333 |
| 150 000 | » | » | » | » | » | 297 000 |
| 143 079<br>150 000 | 311 353 | 106 866 | 1 422 787 | 497 683 | 953 772 | 5 700 128<br>297 000 |
| 14 857 | 22 285 | » | 23 596 | » | » | 168 234 |
| 33 478 | 65 328 | » | 134 307 | 27 407 | 50 230 | 756 012 |
| 46 476 | 80 116 | » | 270 924 | 47 414 | 67 325 | 1 060 689 |
| 20 392 | 67 814 | » | 238 016 | 59 510 | 171 959 | 977 093 |
| 115 203 | 235 543 | » | 666 843 | 134 331 | 289 505 | 2 962 028 |

## DÉPENSES D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

N° XVI. **Année 1867.**

| NATURE DE LA DÉPENSE PAR SERVICE. | Montant de la dépense par article du budget. | Rapport à la dépense totale |
|---|---|---|
| **SERVICES EN GÉNÉRAL (1).** | Francs | p. c. |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés | 116 000 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois | 75 300 | |
| Matériel et fournitures de bureau | 395 000 | |
| Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration | 20 000 | |
| Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité | 18 707 | |
| **RÉGIE (2).** | 625 007 | 2,57 |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés | 32 144 | 0,13 |
| Total | 657 151 | |
| **VOIES ET TRAVAUX.** | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés | 380 000 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois | 3 153 070 | |
| Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie | 1 997 000 | |
| Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers | 924 240 | |
| Total | 6 454 310 | 26,45 |
| **TRACTION ET MATÉRIEL.** | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés | 315 000 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois | 3 675 000 | |
| Primes d'économie et de régularité | 100 000 | |
| Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois | 2 655 000 | |
| Entretien, réparation et renouvellement du matériel | 3 776 800 | |
| Total | 10 521 800 | 43,12 |
| **TRANSPORTS** | | |
| Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés | 2 485 115 | |
| Salaires des agents payés à la journée ou par mois et des manœuvres | 2 174 260 | |
| Frais d'exploitation | 1 031 500 | |
| Camionnage | 755 000 | |
| Pertes et avaries: indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer | 190 000 | |
| Redevances aux Compagnies, pour l'usage de leur matériel | 130 981 | |
| Total | 6 766 856 | 27,73 |
| Total général | 24 400 117 | |

(1) Non compris le personnel de l'administration centrale (voir Compte rendu de 1858, p. 38). Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (services en général), s'appliquent également, en partie du moins, aux services des postes et télégraphes.

(2) Les dépenses de chaufage, de fournitures de bureau, etc., sont prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la Régie a été réuni à cette administration.

BÉNÉFICES DES EXPLOITATIONS (SANS LA GARANTIE L'INTÉRÊT DE L'ÉTAT.)

XVII. **Résultats comparés des années 1867, 1866 et 1865.**

| CHEMINS DE FER. | Par kilomètre exploité. 1867. | 1866. | 1865. | Par train-kilomètre. 1867. | 1866. | 1865. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| …at (réseau exploité par l') | 18 209 | 20 649 | 25 016 | 1,627 | 1,593 | 2,165 |
| …x-la-Chapelle à Maestricht-Landen. (Les sept premiers pour l'année 1867) | — 1 644 | 2 065 | 3 223 | — | 0,520 | 0,805 |
| …vers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 7 395 | 7 650 | 9 304 | 1,150 | 1,202 | 1,618 |
| …uges à Blankenberghe | 4 416 | 3 449 | 5 316 | 1,453 | 1,147 | 1,617 |
| …imay | 2 256 | 2 309 | 2 192 | 0,958 | 1,188 | 1,026 |
| …and à Bruges par Eecloo | 1 672 | 1 084 | 1 999 | 0,371 | 0,234 | 1,453 |
| …and-Central Belge | 8 388 | 8 321 | 7 964 | 1,913 | 1,806 | 1,525 |
| …ection de l'Est et Manage à Piéton | 4 992 | 6 295 | 4 246 | 1,266 | 1,217 | 1,030 |
| …iége à Maestricht | 8 190 | 6 195 | 5 778 | 1,444 | 1,201 | 1,026 |
| …ierre à Turnhout | — 17 | 57 | 1 417 | — 0,005 | 0,019 | 0,469 |
| …xembourg (…ande Cie du) — Bruxelles à la frontière | 15 190 | 19 026 | 16 536 | 1,244 | 1,416 | 1,620 |
| Ligne Grand-Ducale | 9 628 | — | — | 4,242 | — | — |
| Id. de l'Ourthe | 382 | — | — | 0,100 | — | — |
| …pinster à Spa | — | 12 086 | 11 138 | — | 2,708 | 2,699 |
| …ampagnies diverses. Moyennes | 8 166 | 7 944 | 8 432 | 1,421 | 1,321 | 1,437 |
| … à partir du 1er avril 1867. — Soc. anon. d'expl. jusqu'au 1er mars 1867. — Flandre occidentale | 5 681 | 6 386 | 3 928 | 1,320 | 1,489 | 0,792 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | — 205 | — 989 | — | — 0,075 | — 0,351 | — |
| Hainaut-Flandres | 2 675 | 7 481 | 7 070 | 0,440 | 1,248 | 1,380 |
| Lichtervelde à Furnes | 1 094 | 1 040 | 4 | 0,491 | 0,465 | 0,002 |
| Tamines à Landen | 746 | 3 037 | — | 0,253 | — 1,048 | — |
| Centre et Baume à Marchienne | 10 436 | 11 687 | 10 704 | 1,990 | 1,788 | 1,929 |
| Réseau de Saint-Ghislain | 14 114 | — | — | 3,820 | — | — |
| Réseau du Haut et Bas-Flénu | 13 277 | — | — | 2,254 | — | — |
| …ociétés anon. et gén. d'exploitation (moyennes) non compris le réseau de Saint-Ghislain et du Flénu | 4 330 | 5 367 | 5 688 | 0,813 | 1,182 | 1,284 |
| …harleroi à la frontière de France | 43 619 | 46 885 | 47 334 | 3,796 | 4,090 | 3,476 |
| …iége à Namur et à Givet | 22 991 | 21 381 | 23 186 | 2,246 | 2,180 | 3,140 |
| …ons à Hautmont et à Saint-Ghislain (Mons et Hautmont seulement, en 1867) | 34 289 | 21 348 | 22 430 | 3,874 | 3,058 | 2,007 |
| …ignes Nord-belges. Moyennes | 27 732 | 25 269 | 26 432 | 2,684 | 2,671 | 2,460 |
| Moyennes générales | 12 139 | 13 051 | 15 057 | 1,558 | 1,565 | 1,889 |
| | Par locomotive-kilomètre. | | | Par voiture-kilomètre. | | |
| …tat (réseau exploité par l') | 1,5869 | 1,5748 | 2,1150 | 0,1339 | 0,1066 | 0,1525 |

RECETTES, DÉPENSES ET BÉNÉFICES DES EXPLOITATION[S]

Nº XVIII.

**Recettes et bénéfices comparé[s]**

| CHEMINS DE FER. | RECETTES BRUTES PA[R] | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs. | Bagages. | Équipages et animaux. | Marchandises. Grande vitesse — Messagerie. | Marchandises. Petite vitesse et finances. |
| État Belge. (sa quote-part). | 61,22 | 2,71 | 2,19 | 11,85 | 80,20 |
| Dendre et Waes. Id. | 16,16 | 0,19 | 0,21 | 3,94 | 21,75 |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille Id. | 13,60 | 0,40 | 0,12 | 1,41 | 10,43 |
| Tournai à Jurbise. Id. | 16,70 | 0,45 | 0,33 | 1,94 | 33,97 |
| Braine-le-Comte à Gand. Id. | 5,41 | 0,08 | 0,13 | 0,90 | 14,21 |
| État Belge (réseau exploité par l') (Moyennes). | 47,78 | 2,00 | 1,61 | 9,12 | 62,83 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (les sept premiers mois en 1867). | 11,50 | 0,56 | 0,75 | a | a 21,11 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 30,32 | 0,70 | 0,88 | b | b 15,21 |
| Bruges à Blankenberghe | 18,96 | 0,52 | 0,01 | 1,95 | 1,21 |
| Chimay | 3,61 | 0,08 | 0,16 | 0,44 | 12,96 |
| Gand à Bruges par Eecloo | 13,97 | 0,10 | 0,73 | 1,55 | 3,96 |
| Grand-Central Belge | 12,88 | 0,58 | 0,48 | 2,17 | 34,08 |
| Manage à Wavre | 12,17 | 0,20 | 0,16 | 2,11 | 17,87 |
| Manage à Piéton | 0,99 | 0,01 | — | 0,15 | 17,21 |
| Liége à Maestricht | 28,00 | 1,23 | 0,43 | 0,84 | 22,33 |
| Liégeois-Limbourgeois. Hasselt à Ans et à Liége | 11,44 | 0,40 | 0,47 | c | c 17,44 |
| Liégeois-Limbourgeois. Id. Eindhoven | 4,87 | 0,20 | 0,24 | d | d 3,10 |
| Lierre à Turnhout | 11,18 | 0,25 | 0,21 | 2,10 | 6,01 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière | 20,74 | 0,80 | 1,41 | e | e 64,94 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne Grand-Ducale | 6,73 | 0,28 | 0,91 | f | f 43,54 |
| Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe | 10,54 | 0,24 | 0,07 | 0,98 | 19,17 |
| Pepinster à Spa | — | — | — | — | — |
| Spa à la frontière Grand-Ducale | — | — | — | — | — |
| Moyennes (non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht, Liégeois-Limbourgeois, Pepinster à Spa et Spa à la frontière | 14,57 | 0,54 | 0,68 | 1,31 | 33,97 |
| Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl., jusqu'au 1er mars 1867. Flandre Occidentale | 20,16 | 0,39 | 0,44 | 2,59 | 13,27 |
| Soc. gén. d'expl. Soc. an. d'expl. Gand à Selzaete-Lokeren | 8,00 | 0,06 | 0,14 | 0,41 | 1,67 |
| Soc. gén. d'expl. Soc. an. d'expl. Hainaut et Flandres | 15,00 | 0,21 | 0,18 | 1,85 | 17,78 |
| Soc. gén. d'expl. Soc. an. d'expl. Lichtervelde à Furnes | 8,57 | 0,14 | 0,15 | 1,30 | 4,43 |
| Soc. gén. d'expl. Soc. an. d'expl. Tamines à Landen | 6,45 | 0,10 | 0,20 | 0,88 | 8,60 |
| Soc. gén. d'expl. Centre et Baume à Marchienne | 8,05 | 0,14 | 0,11 | 1,06 | 52,16 |
| Soc. gén. d'expl. Réseau de Saint-Ghislain | — | — | — | — | 52,99 |
| Soc. gén. d'expl. Id. du Haut et Bas-Flénu | — | — | — | — | 52,66 |
| Sociétés an. et gén. d'exploitation. (Moyennes). | 12,82 | 0,21 | 0,24 | 1,61 | 19,05 |
| Charleroi à la frontière de France | 36,80 | 2,39 | 0,41 | 4,98 | 131,14 |
| Liége à Namur et à Givet | 35,23 | 1,60 | 0,58 | 4,12 | 71,70 |
| Mons à Hautmont et Saint-Ghislain (En 1867, Mons et Haumont seulement) | 38,65 | 1,65 | 0,24 | 0,88 | 88,36 |
| Lignes Nord-Belges. Moyennes. | 35,82 | 1,75 | 0,52 | 3,98 | 83,89 |
| Moyennes générales | 26,70 | 1,05 | 0,89 | 4,12 | 44,47 |

R JOUR-KILOMÈTRE. — ANNÉE 1867.

s années 1867, 1866 et 1865.

| JOUR-KILOMÈTRE. | | | | Dépenses d'exploitation en | BÉNÉFICES PAR JOUR-KILOMÈTRE, comparés des années | | | Bénéfices y compris la garantie de l'État pour 1867. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Recettes extraordin. sans la garantie de l'État. | RECETTES TOTALES (non compris la garantie de l'État. 1867. | 1866. | 1865. | 1867. | 1867. | 1866. | 1865. | |
| 5,20 | 163,97 | 162,21 | 165,58 | — | — | — | — | — |
| 0,01 | [illegible] | 46,35 | 41,86 | — | — | — | — | — |
| 0,07 | 26,03 | 22,13 | — | — | — | — | — | — |
| 0,10 | 53,49 | 62,86 | 47,09 | — | — | — | — | — |
| 0,04 | 20,77 | — | — | — | — | — | — | — |
| 3,70 | 127,04 | 132,46 | 140,12 | 77,15 | 49,89 | 56,57 | 68,53 | |
| 0,31 | 34,23 | 34,70 | 37,65 | 38,73 | — 4,50 | 5,68 | 8,83 | — |
| 0,84 | 47,95 | 47,77 | 50,96 | 27,70 | 20 25 | 20,96 | 25.49 | — |
| 1,64 | 24,29 | 21,51 | 27,01 | 12,19 | 12,10 | 9,45 | 14,57 | — |
| 1,66 | 18,81 | 19,62 | 19,12 | 12,63 | 6,18 | 6,33 | 6,00 | — |
| 0,05 | 20,36 | 18,51 | 19,56 | 15,78 | 4,58 | 2,97 | 6,47 | — |
| 0,49 | 50,68 | 50,73 | 53.25 | 27,70 | 22,98 | 22,81 | 21,82 | — |
| 3,78 | 36,59 | 36,16 | 32,37 | 19,10 | 13,68 | 12,64 | 11,56 | 23,63 |
| — | 18,36 | 20,60 | | | | | | |
| 4,18 | 67,01 | 47,66 | 45,64 | 34,57 | 22,44 | 16,07 | 15,82 | 22,15 |
| 0,58 | 30,33 | 29,31 | 23,73 | — | — | — | 1,77 | — |
| 0,08 | 8,49 | 8.51 | | | | | | |
| 0,56 | 20,31 | 18,90 | 21,14 | 20,35 | — 0,04 | 0,12 | 3,88 | 12,69 |
| 0,91 | 88,80 | 84,57 | 86,84 | 47,18 | 41,62 | 88,52 | 45,81 | — |
| 0,01 | 51,47 | | • | 25,09 | 26,38 | | — | approximatif. |
| 0,01 | 30,96 | 27,17 | — | 29,64 | 1,32 | — 4,14 | — | 22,40 |
| — | 88,03 | 101,28 | 74,30 | 39,16 | 48,87 | 42,91 | 30,52 | — |
| — | 32,24 | — | — | — | — | — | — | — |
| 0,81 | 51,83 | 51,59 | 54,67 | 29,46 | 22,37 | 21,76 | 24,44 | |
| 0,28 | 37,13 | 38,79 | 33,28 | 21,56 | 15,67 | 17,50 | 10,73 | approximatif. 19,64 |
| 0,04 | 10,32 | 10,12 | — | 10,89 | — 0,57 | — 2,72 | — | — |
| 0,24 | 35,26 | 40,28 | 39,33 | 27,93 | 7,33 | 20,56 | 19,37 | — |
| 0,03 | 14,62 | 13,45 | 14,28 | 11,63 | 2,99 | 2,86 | 0,01 | 19,11 |
| 0,03 | 16,35 | 13,25 | — | 14,31 | 2,04 | — 8,32 | — | — |
| 2,08 | 63,60 | 64,49 | 53,35 | 35,01 | 28,59 | 32,01 | 27.91 | — |
| 1,69 | 54,68 | — | — | 16,01 | 38,67 | — | — | — |
| 3,02 | 55,68 | — | — | 19,31 | 36.37 | — | — | — |
| 0,53 | 34,46 | 36,54 | 37,98 | 22,60 | 11,86 | 14,70 | 15,58 | |
| 13,05 | 188,77 | 194,27 | 192,36 | 69,27 | 119,50 | 128,46 | 129,68 | — |
| 2,94 | 116,17 | 109,26 | 106,80 | 53,19 | 62,98 | 58,58 | 61,45 | — |
| 25,51 | 155,29 | 93,45 | 97,70 | 61,35 | 93,94 | 58,49 | 63,52 | — |
| 6,84 | 132,80 | 118,66 | 118,05 | 56,82 | 75,98 | 69,23 | 72,42 | |
| 2,12 | 79,35 | 81,20 | 87,55 | 46,10 | 33,25 | 35,76 | 42,68 | |

RÉSUMÉ DES COMP

N° XIX.

| CHEMINS DE FER. | RECETTES. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BÉNÉFICES DE L'EXPLOITATION. | | | Garantie du minimum d'intérêt. | Recettes diverses. | TOTAL. | Sol antéri |
| | Montant brut. | Quote-part à déduire. | Reste net. | | | | |
| | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . . . . . . . . . . (1). | 86 814 | 74 672 | 232 142 | » | 87 671 | 319 813 | 222 |
| Anvers à Gand par St-Nicolas (2). | 369 754 | » | 369 754 | » | « | 369 754 | 17 |
| Bruges à Blankenberghe. . . . | 66 250 | » | 66 250 | » | 4 739 | 70 989 | 2 |
| Chimay . . . . . . . . . (3). | 137 622 | » | 137 622 | » | 18 898 | 156 520 | — 2 |
| Eecloo à Bruges . . . . . (4). | 19 330 | » | 19 330 | » | 7 923 | 27 253 | — 667 |
| Eecloo à Gand . . . . . . . . | 83 998 | » | 83 998 | » | » | 83 998 | |
| Grand-Central belge. Exploitation commune .(5). | 4 395 512 | 4 389 388 | 6 124 | 161 347 | 113 347 | 280 818 | |
| Grand-Central belge. Anvers à Rotterdam . .(6). | » | » | 2 055 480 | » | 51 539 | 2 107 019 | 1 |
| Grand-Central belge. Est-Belge . . . . . .(7). | » | » | 1 294 695 | » | 1 453 | 1 296 148 | 30 |
| Grand-Central belge. Entre-Sambre-et-Meuse (8). | » | » | 1 035 000 | » | 14 830 | 1 049 830 | 428 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre). | 202 162 | » | 202 162 | 157 694 | 1 559 | 361 415 | — 3 |
| Liégeois-Limbourgeois. . . .(9). | — | — | 653 374 | » | 406 079 | 1 059 453 | 2 |
| Liége à Maestricht . . . . (10). | 248 001 | » | 248 001 | » | » | 248 001 | |
| Lierre à Turnhout. . . . (11). | — 598 | » | — 598 | 172 000 | 28 262 | 199 664 | |
| Luxemb.(12) Grd Gie du — Ligne ancienne . . | 3 326 772 | » | 3 326 772 | » | 14 331 | 3 341 103 | |
| Luxemb.(12) Grd Gie du — Id. de l'Ourthe . | 31 414 | » | 31 414 | 507 885 | 18 023 | 557 322 | 3 |
| Luxemb.(12) Grd Gie du — Id. Grand-Ducale | 523 554 | 439 660 | 83 894 | » | 24 256 | 108 150 | |
| Pepinster à Spa. . . . . (13). | » | » | 214 037 | » | » | 214 037 | |
| Compagn. div. Totaux partiels, . | 9 440 585 | 4 903 720 | 10 059 451 | 998 926 | 792 910 | 11 851 287 | 33 |

*N. B.* Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

…E PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1867.

| DÉPENSES. | | | | | | | | | | | Solde à nouveau. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …épenses …verses; | Redevances à d'autres chemins de fer. | OBLIGATIONS. | | INTÉRÊTS ET DIVIDENDES AUX ACTIONS. | | AMORTISSEMENT OU RACHAT D'ACTIONS. | | Prélèvement au profit de l'administration. | Fonds de réserve. | TOTAL. | |
| | | intérêts. | amortissements. | privilégiées | ordinaires | privilégiées | ordinaires. | | | | |
| 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | 13. | 14 | 15. | 16 | 17. | 18. | 19. |
| » | » | a. 448 226 | a. | » | » | » | « | » | » | 448 226 | 93 769 |
| 14 352 | » | » | » | 141 000 | 188 000 | 12 500 | » | 7 050 | 20 889 | 383 791 | 2 982 |
| » | 4 167 | 55 400 | 5 000 | » | 8 015 | » | » | » | » | 72 582 | 472 |
| 11 417 | » | 127 215 | 19 000 | » | » | » | » | » | » | 157 632 | —3 799 |
| 30 000 | » | 103 905 | 10 500 | » | » | » | » | » | » | 144 405 | --784 713 |
| 1 939 | » | 74 370 | 6 500 | » | » | » | » | » | » | 82 809 | 1 292 |
| 201 117 | 52 517 | » | » | » | » | » | » | 27 184 | » | 280 818 | » |
| 401 044 | 572 782 | 226 335 | 96 000 | » | » | » | 761 512 | 32 853 | 18 252 | 2 108 778 | » |
| 14 131 | 269 714 | 842 874 | 132 000 | 7 425 | » | » | » | » | » | 1 326 144 | 583 |
| 41 716 | » | 375 050 | 34 950 | 274 876 | 310 000 | » | » | » | 64 428 | 1 104 020 | 373 995 |
| 8 884 | » | 256 375 | 41 500 | » | 53 125 | » | » | » | » | 359 884 | 1 483 |
| 15 674 | » | 995 260 | 49 250 | » | » | » | » | » | » | 1 060 184 | 1 565 |
| 34 130 | » | 177 375 | 16 000 | » | » | » | » | » | » | 227 505 | 20 496 |
| 6 000 | » | » | » | » | 172 000 | » | » | 1 726 | 19 938 | 199 664 | » |
| 31 690 | » | 1 859 710 | 148 500 | » | 437 500 | » | » | » | » | 2 797 409 | |
| 954 | » | 794 463 | 56 875 | 275 000 | » | » | » | » | » | 1 127 292 | 62 102 |
| 22 826 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 22 826 | |
| » | » | 45 190 | 9 500 | » | 136 875 | » | » | 8 853 | 13 619 | 214 037 | » |
| 1218 883 | 899 180 | 6 381 748 | 625 575 | 698 301 | 1 305 515 | 12 500 | 761 512 | 77 666 | 137 126 | 12 118 006 | --232 739 |

N° XIX. (Suite.) **Résumé des comptes Profits**

| CHEMINS DE FER. | RECETTES. Bénéfices de l'exploitation. Montant brut. 1. | Quote-part à déduire. 2. | Reste net. 3. | Garantie du minimum d'intérêt. 4. | Recettes diverses. 5. | TOTAL. 6. | Solde antérieur 7. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge. . . . . . . . (14). | 15 601 276 | 4 044 637 | 11 556 639 | | 184 824 | 11 741 463 | —16 012 |
| Mons à Manage (voir Namur à Liége et à Givet). | » | » | 672 630 | » | » | 672 330 | » |
| Dendre et Waes. . . ; . (15). | » | » | 1 657 799 | » | 2 533 | 1 660 332 | » |
| Hal à Ath et Tournay vers Lille. | » | » | 418 105 | » | » | 418 105 | — 138 |
| Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt. . . . . . . . (16). | » | » | 1 040 662 | » | 8 987 | 1 049 649 | » |
| Braine-le-Comte à Gand. , (17). | » | » | 470 829 | » | 6 533 | 477 362 | » |
| Exploit. de l'État. Totaux partiels. | 15 601 276 | 4 044 637 | 15 816 364 | » | 202 877 | 16 019 241 | —16 1[illegible] |
| Centre . . . . . . . . . .(18). | 34 562 | » | 1 082 981 | » | 179 672 | 1 262 653 | » |
| Banme à Marchienne . . (19). | 25 209 | » | 315 540 | » | 1 063 | 316 603 | » |
| Flandre occidentale . . . (20). | » | » | 800 000 | » | 15 226 | 815 226 | 16 9 |
| Hainaut-Flandres . . . . (21.) | — | — | — | — | — | — | — |
| Lichtervelde à Furnes . . . . | » | » | 228 000 | » | 997 | 228 997 | 14 7 |
| Société générale d'exploitation (22). | 2 738 100 | 2 693 793 | 44 307 | 297 000 | 3 423 724 | 3 765 031 | » |
| Gand à Terneuzen (23). | — | — | — | — | — | — | — |
| Lokeren à Zelzaete (23). | — | — | — | — | — | — | — |
| Tamines à Landen (23). | — | — | — | — | — | — | — |
| Sociétés an. et générale d'exploitation. Totaux partiels . . . . | 2 797 871 | 2 693 793 | 2 470 828 | 297 000 | 3 620 682 | 6 388 510 | 31 7 |
| Charleroi à la frontière (24) de France — Société concessionnaire. | » | » | » | » | » | » | » |
| Charleroi à la frontière (24) de France | 1 352 131 | » | 1 352 131 | » | 27 334 | 1 379 465 | » |
| Charleroi à la frontière (24) de France — Comp. du Nord. | » | » | » | » | » | » | » |
| Liége à Namur (25) et Givet — Société concessionnaire. | » | » | 1 000 000 | » | » | » | » |
| Liége à Namur (25) et Givet | 2 907 014 | 1 000 000 | » | » | » | 2 925 190 | |
| Liége à Namur (25) et Givet — Comp. du Nord. | » | » | 1 907 014 | » | 18 176 | » | » |
| Mons à (26) Hautmont — Société concessionnaire — Sect. franç. | » | » | 390 000 | » | » | » | » |
| Mons à (26) Hautmont — Société concessionnaire | » | » | » | » | » | 1 170 000 | 39 3 |
| Mons à (26) Hautmont — Société concessionnaire — Id. belge. | » | » | 780 000 | » | » | » | » |
| Mons à (26) Hautmont — Compagnie du Nord. | 567 780 | 780 000 | 137 780 | » | 13 899 | 151 679 | » |
| Nord-Belge.—Compt. centrale (27). | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux partiels — Réseau Belge. | 4 826 925 | 1 780 000 | 5 176 925 | » | 59 409 | 5 236 334 | 39 3 |
| Totaux partiels — Sect. franç. p. m. | » | » | 390 000 | » | » | 390 000 | » |
| Totaux et moyennes des Compagnies de la page précédente. . | 9 440 585 | 4 903 720 | 10 059 451 | 998 926 | 792 910 | 11 851 287 | 33 4 |
| Totaux généraux . . . . . . | 32 666 657 | 13 422 150 | 33 913 568 | 1 295 926 | 4 675 878 | 39 885 372 | —16 045 |

**et Pertes au 31 décembre 1867.**

| DÉPENSES. | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses diverses. | Redevances à d'autres chemins de fer. | OBLIGATIONS. | | INTÉRÊTS ET DIVIDENDES AUX ACTIONS. | | AMORTISSEMENT OU RACHAT D'ACTIONS. | | Prélèvement au profit de l'administration. | Fonds de réserve. | TOTAL. | Solde nouveau |
| | | Intérêts. | Amortissements. | Privilégiées. | Ordinaires. | Privilégiées. | Ordinaires. | | | | |
| 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | 13. | 14, | 15. | 16 | 17. | 18. | 19. |
| 05 178 | » | 6 763 227 | 3 822 741 | » | » | » | » | « | » | 10 991 146 | -15 262 201 |
| 9 276 | » | » | » | 292 000 | 332 304 | » | 18 750 | » | » | 672 330 | » |
| 20 371 | » | 358 620 | 130 000 | » | 1 151 341 | » | » | » | » | 1 660 332 | » |
| 13 599 | » | » | « | 390 000 | » | 30 270 | » | » | » | 433 869 | — 153 081 |
| 60 116 | » | » | » | 375 000 | 496 603 | 45 000 | 25 000 | 47 930 | » | 1 049 649 | » |
| 12 000 | » | 312 495 | 23 500 | 142 080 | » | » | » | » | » | 490 075 | — 12 713 |
| 540 540 | » | 7 434 342 | 3 976 241 | 1 199 080 | 1 980 248 | 75 270 | 43 750 | 47 930 | » | 15 297 401 | -15 428 895 |
| 281 486 | » | 787 237 | 45 870 | » | 100 000 | » | » | » | » | 1 214 593 | 121 217 |
| 53 863 | » | 179 003 | 10 580 | » | » | » | » | » | » | 243 446 | |
| 96 714 | » | 144 060 | 19 000 | 192 500 | 342 824 | » | » | » | 34 366 | 829 464 | 2 755 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 16 509 | » | » | » | » | 200 000 | » | 8 023 | » | 436 | 224 968 | 18 755 |
| 101 270 | » | » | » | » | 964 477 | » | » | 94 970 | 2 594 970 | 3 755 687 | 9 344 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 549 842 | » | 1 110 300 | 75 450 | 192 500 | 1 607 301 | » | 8 023 | 94 970 | 2 629 772 | 6 268 158 | 152 071 |
| » | » | » | » | » | 282 943 | » | 34 875 | » | » | 1 379 465 | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | |
| 8 261 | » | a. 782 110 | a. | » | » | » | 271 276 | » | » | | |
| » | » | 889 500 | 110 500 | » | » | » | » | » | » | 2 925 190 | » |
| 18 184 | » | 747 840 | 91 500 | » | » | » | » | » | » | | |
| » | » | b. 748 606 | b. | » | » | » | 319 060 | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | |
| 7 613 | » | 319 875 | 32 000 | » | 800 000 | » | » | » | » | 1 159 488 | 50 013 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 3 201 | » | c. 124 754 | c. | » | » | » | 23 724 | » | » | 151 679 | » |
| » | » | —175 000 | 175 000 | » | » | » | —30 703 | » | 30 703 | » | » |
| 37 259 | » | 3 437 685 | 409 000 | » | 1 082 943 | » | 618 232 | » | 30 703 | 2 225 822 | 50 013 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 390 000 | » |
| 1 218 883 | 899 180 | 6 381 748 | 625 575 | 698 301 | 1 305 515 | 12 500 | 761 512 | 77 666 | 137 126 | 12 118 006 | — 232 739 |
| 346 524 | 899 180 | 18 364 075 | 5 086 266 | 2 089 881 | 5 976 007 | 87 770 | 1 431 517 | 220 566 | 2 797 601 | 39 299 387 | -15 450 550 |

**Bilans au 31 décembre 1867**

N° XX.

| CHEMINS DE FER. | LONGUEUR en kilomètres: totale construite. | LONGUEUR en kilomètres: moyenne exploitée. | COMPTE DES DÉPENSES DE 1er ÉT. — Dépenses de construction: totales. | Dépenses de construction: par kilomètre construit. | Matériel, mobilier et outilla…: Dépenses totales. | Par kilom-tr…: construit. | Par kilom-tr…: exploité… |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1) . . . | 65 | 55 | 18 015 252 | 277 158 | 2 794 506 | 42 992 | 30 |
| Longueur moyenne exploitée par le Grand central. | | 38 | | | | | |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas (2) . . . . . | 50 | 50 | 4 540 796 | 90 816 | 669 095 | 13 382 | 13 |
| Bruges à Blankenberghe (3) . . . . . . . . | 13 | 15 | 1 696 859 | 130 528 | 285 993 | 21 999 | 19 |
| Chimay (4) . . . . . . . . . . . . . | 61 | 61 | 9 660 364 | 158 514 | 1 343 555 | 22 026 | 22 |
| Eecloo à Bruges . . . . . . . . . . . | 29 | 29 | 5 345 000 | 184 310 | » | 18 561 | 18 |
| Eecloo à Gand . . . . . . . . . . . . | 19 | 19 | 4 235 629 | 222 928 | 890 944 | | |
| Grand Central belge. — Exploitation commune (5) . . . . . . | (564) | (579) | 4 042 956 | (184 408) | 8 203 692 | (47 910 | 46 |
| Grand Central belge. — Anvers à Rotterdam (6) . . . . . . | 118 | 119 | 12 107 557 | 102 606 | 3 400 000 | 28 614 | 28 |
| Grand Central belge. — Id. (7) (Anvers à Hasselt). | 76 | 79 | 9 810 300 | 130 549 | 1 805 409 | 23 755 | 23 |
| Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt . . . | | | 111 450 | | » | | |
| Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Turnhout à Tilbourg (8) . | 31 | 8 | 3 088 350 | 99 624 | » | » | |
| Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Herenthals . . | 38 | 38 | 4 901 700 | 128 992 | » | » | |
| Grand Central belge. — Est-Belge (9) . . . . . . . . . . . | 131 | 135 | 26 379 180 | 201 368 | 7 262 834 | 55 441 | 53 |
| Grand Central belge. — Entre-Sambre-et-Meuse . . . . . . | 105 | 107 | 25 549 470 | 243 328 | 3 554 457 | 33 852 | 33 |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (10) . . . | 41 | 41 | 11 350 100 | 277 051 | 1 413 000 | 27 706 | 27 |
| Manage à Piéton (10 *bis*) . . . . . . . . . | 10 | 10 | 3 200 000 | 320 000 | » | | |
| Liégeois-Limbourgeois (11) . . . . . . . . | 119 | 119 | 34 314 452 | 288 357 | » | » | |
| Liége-Maestricht (12) . . . . . . . . . . | 30 | 30 | 7 593 480 | 253 116 | 1 108 722 | 36 957 | 36 |
| Lierre à Turnhout . . . . . . . . . . . | 37 | 37 | 3 954 048 | 106 866 | 345 952 | 9 350 | 9 |
| Luxembourg G[de] C[ie] du — Ligne ancienne . . . . | 219 | 219 | 72 161 412 | 329 504 | 13 717 476 | 48 301 | 40 |
| Luxembourg G[de] C[ie] du — Id. Grand-Ducale . . . . | | 52 | | | | | |
| Luxembourg G[de] C[ie] du — Id. de l'Ourthe . . . . . | 65 | 65 | 19 950 988 | 306 938 | | | |
| Id. Embr. Bastogne, canal, propriétés, etc., (13). | — | — | 12 233 201 | — | — | — | |
| Pepinster à Spa (14) . . . . . . . . . . . | 12 | 12 | 3 083 990 | 256 999 | 349 614 | 29 135 | 29 |
| Spa à la frontière, ou Jonction Grand-Ducale. . | 55 | 47 | 11 402 597 | 207 320 | — | — | — |
| Compagnies diverses. Totaux et moyennes. . . | 1 324 | 1 385 | 308 747 131 | 223 953 | 47 145 249 | 35 608 | 34 |

*N. B.* Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

**Résumé de l'actif.**

| BLISSEMENT. Total du compte. | Par kilomètre construit. | Valeurs en portefeuille. | Approvisionnements en magasin. | Ports à recevoir et encaisse dans les stations. | Espèces et valeurs en caisse. | Banquiers débiteurs. | Comptes-courants débiteurs. | Solde en pertes. | TOTAL de l'actif. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 20 809 758 | 320 150 | 3 193 125 | 72 387 | » | 68 100 | » | 558 331 | » | 24 701 701 |
| 5 209 891 | 104 198 | 38 568 | 255 841 | 16 732 | 275 | » | 121 552 | » | 5 642 850 |
| 1 982 852 | 152 527 | 517 464 | 7 876 | » | 1 575 | » | 405 052 | » | 2 914 819 |
| 11 012 919 | 180 540 | 606 050 | 37 084 | » | » | » | 1 213 184 | 3 799 | 12 873 036 |
| 5 345 000 | 184 310 | » | » | » | » | » | 209 782 | 784 713 | 6 339 405 |
| 5 126 573 | 269 819 | » | 15 735 | » | 8 532 | » | 31 175 | » | 5 182 015 |
| 12 246 648 | (232 318) | 39 050 | 1 724 196 | 243 437 | 36 513 | 982 461 | 2 984 648 | » | 18 256 953 |
| 15 507 557 | 131 220 | 1 347 700 | » | » | 275 | » | 2 016 740 | » | 30 487 981 |
| 11 615 709 | 154 304 | » | » | » | » | » | » | » | |
| 111 450 | | » | » | » | » | » | » | » | 111 450 |
| 3 088 350 | 99 624 | » | » | » | » | » | » | » | 3 088 350 |
| 4 901 700 | 128 992 | » | » | » | » | » | » | » | 4 901 700 |
| 33 642 014 | 256 809 | 8 145 402 | » | » | 2 259 | » | 1 526 168 | » | 43 315 843 |
| 29 103 927 | 277 180 | 811 500 | » | » | » | 441 405 | » | » | 30 356 832 |
| 12 772 100 | 311 515 | 41 287 | 11 929 | » | 18 857 | 232 356 | » | 1 483 | 13 078 012 |
| 3 200 000 | 320 000 | » | » | » | » | » | » | » | 3 200 000 |
| 34 314 452 | 288 357 | 5 849 500 | » | » | » | » | » | » | 40 163 952 |
| 8 702 202 | 290 073 | » | » | » | » | 70 922 | 450 701 | » | 9 223 825 |
| 4 300 000 | 116 216 | » | » | » | 85 | 70 326 | 499 543 | » | 4 869 954 |
| 118 063 077 | 372 640 | 12 458 950 | 1 249 396 | » | » | 1 692 070 | 2 867 311 | » | 136 330 804 |
| 3 433 604 | 286 134 | 633 000 | » | » | 4 963 | » | 213 197 | » | 4 284 764 |
| 11 402 597 | 207 320 | » | » | » | » | » | » | » | 11 402 597 |
| 355 892 380 | 259 561 | 33 681 596 | 3 374 444 | 260 169 | 141 434 | 3 489 540 | 13 097 384 | 789 995 | 410 726 942 |

Bilans au 31 décembre 1867.

N° XX (*suite*).

| CHEMINS DE FER. | LONGUEUR en kilomètre. totale construite. 1 | LONGUEUR en kilomètre. moyenne exploitée. 2 | COMPTES DES DÉPENSES DE 1er ÉTA[BLISSEMENT] — Dépenses de construction. totales. 3 | Dépenses de construction. par kilomètre construit. 4 | Matériel, mobilier et outillage. Dépenses totales. 5 | Par kilomètre. construit. 6 | Par kilomètre. exploité. 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| État Belge (15) | 589 | 579 | 190 318 301 | 323 121 | 57 111 574 | 96 963 | 66 1[illegible] |
| Mons à Manage (16) | 33 | 33 | 18 297 500 | 554 469 | » | » | » |
| Dendre et Waes (17) | 108 | 105 | 22 000 000 | 203 704 | 350 | 19 | [illegible] |
| Hal à Ath et Tournay vers Lille (18) | 44 | 44 | 13 000 000 | 295 454 | » | » | » |
| Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt | 66 | 47 | 12 500 000 | 189 394 | » | » | » |
| Braine-le-Comte à Gand (19) | 58 | 55 | 12 000 000 | 206 897 | » | » | » |
| Exploitation de l'État. Totaux et moyennes | 898 | 863 | 268 115 801 | 298 570 | 57 111 924 | 63 599 | [illegible] |
| Centre (20) | 58 | 77 | 17 130 186 | 295 348 | 4 251 877 | 55 219 | 55 21[illegible] |
| Baume à Marchienne | 19 | | 6 240 000 | 328 421 | » | | |
| Flandre occidentale (21) | 121 | 121 | 13 194 547 | 109 046 | 2 077 421 | 17 169 | 17 16[illegible] |
| Hainaut et Flandres (22) | 79 | 87 | 28 692 218 | 363 193 | » | » | » |
| Lichtervelde à Furnes | 34 | 34 | 4 716 357 | 438 716 | 283 643 | 8 343 | 8 34[illegible] |
| Société générale d'exploitation (23) | » | 395 | 718 788 | — | 14 922 540 | — | 37 7[illegible] |
| Gand à Selzaete | 15 | 19 | — | — | — | — | — |
| Lokeren à Selzaete | 19 | 15 | 4 400 000 | 129 411 | » | » | » |
| Tamines à Landen (24) | 72 | 63 | — | — | — | — | — |
| Soc. an. et gén. d'exploit. Totaux et moyennes | 417 | 416<br>395 | 75 092 096 | 180 077 | 21 535 481 | 51 644 | 51 [illegible] |
| Charleroi à la frontière de France — Société concessionnaire | 27 | 31 | 11 026 982 | 408 407 | » | » | » |
| Charleroi à la frontière de France — Compagnie du Nord | — | — | 7 720 149 | 285 931 | 5 151 493 | 190 796 | 166 17[illegible] |
| Liége à Namur et Givet. — Société concessionnaire | 123 | 126 | 18 450 000 | 150 000 | » | » | » |
| Liége à Namur et Givet. — Compagnie du Nord | — | — | 18 911 081 | 153 749 | 8 131 383 | 66 106 | 64 [illegible] |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Société concessionre. Section française. | — | — | 5 179 995 | — | — | — | — |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Société concessionre. Id. belge. | 46 | — | 8 905 541 | 193 599 | 2 236 464 | 48 619 | 139 7[illegible] |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Compagnie du Nord | — | 16 | 1 158 128 | 25 176 | 178 635 | 3 884 | 11 [illegible] |
| Nord Belge. Comptabilité centrale | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux et moyennes. Réseau belge / Section franç. p. m. | 196 | 173 | 66 171 881<br>5 179 995 | 337 611 | 15 697 995 | 80 092 | 90 7[illegible] |
| Totaux et moyennes des Cies de la page précédente. | 1 324 | 1 385 | 308 747 131 | 223 953 | 47 145 249 | 35 608 | 34 0[illegible] |
| Totaux généraux et moyennes générales | 2 835 | 2 837<br>395 | 718 126 909<br>5 179 995 | 248 992 | 141 490 649 | 49 909 | 49 [illegible] |

## Résumé de l'actif.

| BLISSEMENT. | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total du compte. | Par kilomètre construit. | Valeurs en portefeuille. | Approvisionnements en magasin. | Ports à recevoir et encaisse dans les stations. | Espèces et valeurs en caisse. | Banquiers débiteurs. | Comptes-courants débiteurs. | Solde en pertes. | TOTAL de l'actif. |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 247 429 875 | 420 084 | 14 510 257 | » | » | 128 313 | » | » | 16 403 996 | 278 272 441 |
| 18 297 500 | 554 469 | » | » | » | » | » | » | » | 18 297 500 |
| 22 000 350 | 203 723 | » | » | » | 70 | 33 014 | 571 941 | » | 22 605 375 |
| 13 000 000 | 295 454 | » | » | » | » | » | 189 951 | 153 981 | 13 343 932 |
| 12 500 000 | 189 394 | » | » | » | 282 650 | » | » | » | 13 082 650 |
| 12 000 000 | 206 897 | » | » | » | » | 63 019 | 250 725 | 12 713 | 12 326 457 |
| 325 227 725 | 362 169 | 14 310 257 | » | » | 711 033 | 96 033 | 1 012 617 | 16 570 690 | 357 928 355 |
| 21 382 063 | 368 656 | 13 533 662 | 83 854 | » | 19 245 | » | 2 296 614 | » | 37 315 498 |
| 6 240 000 | 328 421 | » | » | » | » | » | » | » | 6 240 000 |
| 15 271 968 | 126 215 | 58 800 | » | » | » | 123 865 | 133 333 | » | 15 587 966 |
| 28 692 218 | 363 193 | » | » | » | » | » | 533 962 | » | 29 226 180 |
| 5 000 000 | 147 059 | » | » | » | 2 312 | 130 638 | 8 077 | » | 5 141 027 |
| 15 641 328 | — | 21 032 500 | 1 595 519 | » | » | 584 113 | 8 093 325 | » | 41 946 785 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 4 400 000 | 129 411 | » | » | » | » | » | 50 000 | — | 4 450 000 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 96 627 577 | 231 721 | 34 624 962 | 1 679 373 | » | 21 557 | 838 616 | 6 115 311 | » | 139 907 396 |
| 11 026 982 | 408 407 | » | » | » | » | » | » | » | 11 026 982 |
| 12 871 642 | 476 727 | » | » | » | » | » | » | » | 12 871 642 |
| 18 450 000 | 150 000 | » | » | » | » | » | » | » | 18 450 000 |
| 27 042 464 | 219 857 | » | » | » | » | » | » | » | 27 042 464 |
| 5 179 995<br>11 142 005 | —<br>242 218 | » | » | » | » | 713 786 | 15 091 | » | 17 050 877 |
| 1 336 783 | 29 060 | » | » | » | » | » | » | » | 1 336 783 |
| » | » | » | 1 596 522 | » | 297 917 | » | 1 739 396 | » | 3 653 835 |
| 81 809 876<br>5 179 995 | 417 703 | » | 1 596 522 | » | 297 917 | 713 786 | 1 774 487 | » | 91 432 583 |
| 355 892 380 | 250 561 | 33 681 596 | 3 374 444 | 260 169 | 141 434 | 3 489 540 | 13 097 384 | 789 995 | 410 726 942 |
| [illegible]9 617 558<br>5 179 995 | 298 901 | 82 616 815 | 6 650 339 | 260 169 | 1 171 941 | 5 187 975 | 21 999 799 | 17 960 685 | 999 995 276 |

N° XXI. **Bilans au 31 décembre 1867.**

| CHEMINS DE FER. | CAPITAL SOCIAL (VALEUR PORTÉE AU BILAN). Amorti. Actions. Nombre. 1. | Montant. 2. | Obligations et emprunts. Nombre 3. | Montant. 4. | Total amorti. 5. | Restant à amortir. Actions ordinaires. Nombre. 6. | Montant. 7. | Actions privilégiées. Nombre. 8. | Montant. 9. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1) | » | » | » | 6 000 | 6 000 | 13 750 | 10 312 500 | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas | 556 | privilég. 278 000 | » | » | 278 000 | 9 400 | de dividende | 8 844 | 4 422 0[illegible] |
| Bruges à Blankenberghe | » | » | 33 | 9 900 | 9 900 | 2 000 | 1 000 000 | » | » |
| Chimay | » | » | 520 | 156 000 | 156 000 | 3 800 | 1 900 000 | » | » |
| Eecloo à Bruges | » | » | 73 | 36 500 | 36 500 | 5 400 | 2 700 000 | » | » |
| Eecloo à Gand | » | » | 42 | 21 000 | 21 000 | 2 000 | 1 000 000 | 3 000 | 1 500 [illegible] |
| Grand Central Belge. Exploitation commune (2) | » | » | » | » | » | » | 7 000 000 | » | » |
| Grand Central Belge. Anvers à Rotterdam (3) | » | » | 152<br>207 | 152 000<br>68 522 | 220 522 | 50 408 | 12 602 000 | » | » |
| Grand Central Belge. Id. (4) (Anvers à Hasselt) | » | » | » | » | » | 37 200 | de dividende | » | » |
| Grand Central Belge. Nord de la Belgique. Anvers à Hasselt | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand Central Belge. Nord de la Belgique. Turnhout à Tilbourg (5) | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand Central Belge. Nord de la Belgique. Louvain à Hérenthals | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand Central Belge. Est-Belge (6) | » | » | 1 258 | 571 800 | 571 800 | 40 260 | 20 130 000 | 330 | 165 [illegible] |
| Grand Central Belge. Entre-Sambre-et-Meuse (7) | » | » | 434 | 434 000 | 434 000 | 31 000 | 15 500 000 | 19 991 | 4 99[illegible] |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | » | » | 331<br>130 | 331 000<br>65 000 | 396 000 | 42 500 | 5 312 500 | » | » |
| Manage à Piéton | » | » | » | » | » | 2 400 | 1 200 000 | » | » |
| Liégeois-Limbourgeois | » | » | 325 | 97 510 | 97 510 | 40 400 | 20 200 000 | » | » |
| Liége à Maestricht | » | » | 207 | 58 734 | 58 734 | 10 000 | 5 000 000 | » | » |
| Lierre à Turnhout | » | » | » | » | » | 8 600 | 4 300 000 | » | » |
| Luxembourg (Grande Cie du) (8) | » | » | 3 610<br>1 090 | 361 000<br>545 000 | 906 000 | 100 000 | 50 000 000 | 11 000 | 5 500 0[illegible] |
| Pepinster à Spa | » | » | 1 508<br>113 | 144 641<br>56 500 | 201 141 | 7 300 | 1 825 000 | » | » |
| Spa à la frontière ou jonction Grand-Ducale (9) | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Compagnies diverses Totaux partiels | 556 | privilég. 278 000 | 9 893 | 3 115 107 | 3 393 107 | 406 418 | 159 982 000 | 43 165 | 16 584 [illegible] |

*N. B.* Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

**Résumé du Passif.**

| Obligations et emprunts. Nombre. 10. | Obligations et emprunts. Montant. 11. | Total restant à amortir. 12. | Fonds de réserve. 13. | Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser. 14. | Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser. 15. | Banquiers créditeurs. 13. | Comptes courants créditeurs. 17. | Prélèvement pour réfection de la voie et du matériel. 18. | Solde et bénéfices. 19. | Total du passif. 20. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 500<br>5 805 | 10 494 000<br>3 193 125 | 23 999 625 | 15 885 | » | 1 883 | » | 554 916 | 29 623 | 93 769 | 24 701 701 |
| 250 | 250 000 | 4 672 000 | 358 176 | » | 264 123 | » | 70 560 | » | » | 5 642 859 |
| 5 685 | 1 705 500 | 2 705 500 | » | 31 937 | 10 563 | » | 156 447 | » | 472 | 2 914 819 |
| 34 896 | 10 468 800 | 12 368 800 | » | 128 321 | » | 224 | 219 691 | » | » | 12 873 036 |
| 6 927 | 3 463 500 | 6 163 500 | » | 56 558 | » | » | 82 937 | » | » | 6 339 495 |
| 4 958 | 2 479 000 | 4 979 000 | » | 50 165 | » | » | 130 558 | » | 1 292 | 5 182 015 |
| » | 1 000 000 | 8 000 000 | » | » | » | 31 250 | 10 225 703 | » | » | 18 256 953 |
| 778<br>14 380 17/20<br>32 701 | 778 000<br>4 314 255<br>9 810 300 | 27 504 555 | 64 242 | 160 179 | 809 929 | 628 493 | 753 137 | 346 924 | » | 30 487 981 |
| 371 1/2 | 111 450 | 111 450 | » | » | » | » | » | » | » | 111 450 |
| 10 294 1/2 | 3 088 350 | 3 088 350 | » | » | » | » | » | » | » | 3 088 350 |
| 16 339 | 4 901 700 | 4 901 700 | » | » | » | » | » | » | » | 4 901 700 |
| 63 231 | 20 517 200 | 40 812 200 | » | 322 296 | 7 425 | 1 375 310 | 226 229 | » | 583 | 43 315 843 |
| 4 619<br>3 837 | 4 619 000<br>3 837 000 | 28 953 750 | » | » | 155 000 | » | 440 087 | » | 373 995 | 30 356 832 |
| 4 169<br>5 870 | 7 104 000 | 12 416 500 | » | 23 635 | 67 031 | » | 154 846 | 20 000 | » | 13 078 012 |
| 4 000 | 2 000 000 | 3 200 000 | » | » | » | » | » | » | » | 3 200 000 |
| 48 437 | 19 767 942 | 39 967 942 | » | » | » | » | 98 500 | » | » | 40 163 952 |
| 11 793 | 3 346 146 | 8 346 146 | » | 117 333 | » | 545 363 | 135 753 | » | 20 496 | 9 223 825 |
| » | » | 4 300 000 | 370 348 | 191 880 | » | » | 7 726 | » | » | 4 869 954 |
| 109 782<br>118 910 | 10 978 200<br>59 455 000 | 125 933 200 | 165 000 | 999 247 | 473 417 | » | 7 791 838 | » | 62 102 | 136 330 804 |
| 392<br>3 887 | 98 000<br>1 943 500 | 3 866 500 | » | 40 245 | 143 191 | » | 33 687 | » | » | 4 284 764 |
| » | 11 003 327 | 11 003 327 | » | » | » | » | 399 270 | » | » | 11 402 597 |
| 523 812 17/20 | 200 727 295 | 377 294 045 | 973 651 | 2 121 796 | 1 932 562 | 2 580 640 | 21 481 885 | 396 547 | 552 709 | 410 726 942 |

N° XXI (*suite*).

Bilans au 31 décembre 1867.

| CHEMINS DE FER. | CAPITAL SOCIAL (VALEUR PORTÉ | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Amorti. | | | | | Resta | | | |
| | Actions. | | Obligations et emprunt. | | | Actions ordinaires. | | Actions privilégiées. | |
| | Nombre. | Montant. | Nombre. | Montant. | Total amorti. | Nombre. | Montant. | Nombre. | Monta |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| État Belge (10). | » | » | » | 65 523 914 | 65 523 914 | » | » | » | » |
| Mons à Manage (11) | 118 | ordin. 59 000 | » | » | 59 000 | 26 477 | 13 238 500 | 10 000 | 5 000 |
| Dendre-et-Waes | » | » | 1 121 | 1 121 000 | 1 121 000 | 30 000 | 15 000 000 | » | » |
| Hal à Ath et Tournai vers Lille | 60 | privilég. 30 000 | » | » | 30 000 | 26 000 | de dividende. | 25 940 | 12 970 |
| Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt (12) | 280 379 | privilég. 140,000 dividende. | » | » | 140 000 | 24 621 | Idem. | 24 720 | 12 360 |
| Braine-le-Comte à Gand | » | » | 47 | 13 536 | 13 536 | 6 000 | 3 000 000 | 6 000 | 3 000 |
| Exploit de l'État. Totaux partiels | 837 | 229 000 | 1 168 | 66 658 450 | 66 887 450 | 113 098 | 31 238 500 | 66 660 | 33 330 |
| Centre. | » | » | 985 | 272 180 | 272 180 | 11,000 | 5 500 000 | 11 000 | 5 500 |
| Baume à Marchienne | » | » | 135 | 36 450 | 36 450 | 6 000 | 3 000 000 | » | » |
| Flandre occidentale (13) | » | » | 415 | 103 750 | 103 750 | 26 757 | 8 121 819 | 14 000 | 3 500 |
| Hainaut et Flandres (14) | » | » | 521 139 | 151 090 35 445 | 186 535 | 45 500 | 13 650 000 | » | » |
| Lichtervelde à Furnes | 16 | ordin. 8 000 | » | » | 8 000 | 9 984 | 4 992 000 | » | » |
| Société générale d'exploitation (15) | » | » | » | » | » | 70 000 | 35 000 000 | » | » |
| Gand à Selzaete | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Lokeren à Selzaete | » | » | » | » | » | 4 000 | 2 000 000 | » | » |
| Tamines à Landen | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Soc. an. et gén. d'expl. Totaux partiels. | 16 | 8 000 | 2 195 | 598 915 | 606 915 | 173 241 | 72 263 819 | 25 000 | 9 000 |
| Charleroi à la frontière de France. — Soc. concesion. | 713 | ordin. 356 500 | 2 000 | 2 000 000 | 2 356 500 | 16 705 | 8 670 482 | » | » |
| Charleroi à la frontière de France. — Cie du Nord | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Liége à Namur et Givet. — Société conces. | » | » | 2 420 1 174 | 726 000 342 196 | 726 000 342 196 | » » | » » | » » | » » |
| Liége à Namur et Givet. — Cie du Nord. | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Société. conces. | » | » | 524 | 151 960 | 151 960 | 20,000 | 10 000 000 | » | » |
| Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Cie du Nord. | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Nord-Belge. Comptabilité centrale | » | » | 1 652 | 483 916 | 483 916 | » | » | » | » |
| Totaux partiels. | 713 | 356 500 | 7 770 | 3 704 072 | 4 060 572 | 36 705 | 18 670 482 | » | » |
| Totaux des Compagnies de la page précédente. | 556 | 278 000 | 9 893 | 3 115 107 | 3 393 107 | 406 418 | 159 982 000 | 43 165 | 16 384 |
| Totaux généraux. | 2 122 | 871 500 | 21 026 | 74 076 544 | 74 948 044 | 729 462 | 282 154 801 | 134 825 | 58 914 |

**Résumé du passif.**

| (Au bilan). À amortir. Obligations et emprunts. Nombre. | Montant. | Total restant à amortir. | Fonds de réserve. | Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser. | Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser. | Banquiers Créditeurs. | Comptes courants Créditeurs. | Prélèvement pour réfection de la voie et du matériel. | Solde en bénéfices. | Total du passif. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| » | 197 062 434 | 197 062 434 | » | 1 141 797 | » | 14 544 296 | » | » | » | 278 272 441 |
| » | » | 18 238 500 | » | » | » | » | » | » | » | 18 297 500 |
| 5 879 | 5 879 000 | 20 879 000 | » | » | 604 202 | » | 1 173 | » | » | 22 605 375 |
| » | » | 12 970 000 | » | » | 225 270 | 118 577 | 85 | » | » | 13 343 932 |
| » | » | 12 360 000 | » | » | 464 720 | » | 117 930 | » | » | 13 082 650 |
| 20 786 | 5 986 464 | 11 986 464 | » | 179 748 | 142 080 | » | 4 629 | » | » | 12 326 457 |
| 26 665 | 208 927 898 | 273 496 398 | » | 1 321 545 | 1 436 272 | 14 662 873 | 123 817 | » | » | 357 928 355 |
| emp.<br>78 373 | 700 000<br>20 967 820 | 32 667 820 | » | » | » | » | 4 154 221 | » | 221 217 | 37 315 438 |
| 11 865 | 3 203 550 | 6 203 550 | » | » | » | » | » | » | » | 6 240 000 |
| 9 585 | 2 396 250 | 14 018 069 | 879 260 | » | 175 593 | » | 118 742 | 289 797 | 2 755 | 15 587 966 |
| 37 583<br>9 343 | 10 899 070<br>2 382 465 | 26 931 535 | » | 15 345 | » | » | 2 092 765 | » | » | 29 226 180 |
| » | » | 4 992 000 | 851 | » | 111 055 | » | 10 366 | » | 18 755 | 5 141 027 |
| » | » | 35 000 000 | 94 970 | » | 964 477 | » | 5 783 360 | 94 634 | 9 344 | 41 946 785 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 8 000 | 2 400 000 | 4 400 000 | » | 50 000 | » | » | » | » | » | 4 450 000 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 154 749 | 42 949 155 | 124 212 974 | 975 081 | 65 345 | 1 251 125 | » | 12 159 454 | 384 431 | 252 071 | 139 907 396 |
| » | » | 8 670 482 | » | » | » | » | » | » | » | 11 026 982 |
| 44 450 | 13 020 625 | 13 020 625 | » | » | » | » | » | » | » | 13 020 625 |
| 59 080<br>49 673 | 17 724 000<br>14 478 608 | 17 724 000<br>14 478 608 | »<br>» | »<br>» | »<br>» | »<br>» | »<br>» | »<br>» | »<br>» | 18 450 000<br>14 820 804 |
| 44 450 | 13 020 625 | 13 020 625 | » | » | » | » | » | » | » | 13 020 625 |
| 21 276 | 6 170 040 | 16 170 040 | » | 225 313 | 437 440 | 2 977 | 13 135 | » | 50 012 | 17 050 877 |
| 11 100 | 3 251 495 | 3 251 495 | » | » | » | » | » | » | » | 3 251 495 |
| − 1 652 | − 483 916 | − 483 916 | 79 361 | » | » | » | 711 814 | » | » | 791 175 |
| 228 377 | 67 181 477 | 85 851 959 | 79 361 | 225 313 | 437 440 | 2 977 | 724 949 | » | 50 012 | 91 432 583 |
| 523 812 $\frac{17}{20}$ | 200 727 295 | 377 294 045 | 973 651 | 2 121 796 | 1 932 562 | 2 580 640 | 21 481 885 | 396 547 | 552 709 | 410 726 942 |
| 933 603 $\frac{17}{20}$ | 519 785 825 | 860 855 376 | 2 028 093 | 3 733 999 | 5 057 399 | 17 246 490 | 34 490 105 | 780 978 | 854 792 | 999 995 276 |

## N° XXII. Intérêts et dividendes payés et derniers cours des titres

| CHEMINS DE FER. | TITRES CRÉÉS. | | | | | VALEUR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Désignation. | Intérêt p. c. | Valeur nominale par titre. | nombre d'actions. | nombre d'obligations. | des actions |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen | Actions primitives | » | 750 | 13 750 | — | 10 312 500 |
| | Oblig. de priorité 1<sup></sup>e émis. | 4 1/2 | diverses | — | 11 500 | — |
| | Id. 2e id. | 5 | Id. | — | 5 805 | — |
| | Id. 3e id. | 5 | Id. | — | | — |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | Actions privilégiées | 3 | 500 | 9 400 | — | 4 700 000 |
| | Id. de dividende | — | | 9 400 | — | — |
| | Obligations ordinaires | 5 | 1 000 | — | 250 | — |
| Bruges à Blankenberghe et à Heyst | Actions ordinaires | — | 500 | 2 000 | — | 1 000 000 |
| | Oblig. ord. 1e et 2e série. | 3 | 500 | — | 5 718 | — |
| Chimay | Actions ordinaires | — | 500 | 3 800 | — | 1 900 000 |
| | Oblig. de diverses séries. | 3 | 500 | — | 35 416 | — |
| Eecloo à Bruges | Actions ordinaires | — | 500 | 5 400 | — | 2 700 000 |
| | Oblig. id. | 3 | 500 | — | 7 000 | — |
| Eecloo à Gand | Actions privilégiées | 5 | 500 | 3 000 | — | 1 500 000 |
| | Id. de dividende | — | 500 | 2 000 | — | 1 000 000 |
| | Oblig. ord. 1e et 2e série. | 3 | 500 | — | 5 000 | — |
| Grand Central Belge: Exploitation commune | — | — | — | — | — | 7 000 000 |
| Grand Central Belge: Anvers à Rotterdam (1) | Actions ordinaires | — | 250 | 50 408 | — | 12 602 000 |
| | Oblig. id. | 5 | 1 000 | — | 930 | — |
| | Id. id. (270) | 3 | 500 | — | 14 587 17/20 | — |
| Grand Central Belge: Id. (Anvers à Hasselt) | Id. id. | 3 | 500 | — | 32 701 | — |
| | Actions de dividende | — | | 37 200 | — | — |
| Grand Central Belge: Nord de la Belgique: Anvers à Hasselt | Obligations ordinaires | 3 | 500 | — | 371 1/2 | — |
| Grand Central Belge: Nord de la Belgique: Turnhout à Tilbourg | Idem | 3 | 500 | — | 10 294 1/2 | — |
| Grand Central Belge: Nord de la Belgique: Louvain à Hérenthals | Idem | 3 | 500 | — | 16 339 | — |
| Grand Central Belge: Est-Belge | Act. garant. Char.-Louv. | 4 1/2 | 500 | 330 | — | 165 000 |
| | Id. ordin. Est-Belge | — | 500 | 40 260 | — | 20 130 000 |
| | Oblig. Charleroi-Louv. | 5 | 500 | — | 768 | — |
| | Id. id. | 4 1/2 | 1 000 | — | 963 | — |
| | Id. id. | 4 | 500 | — | 4 573 | — |
| | Oblig. des 1e, 2e et 3e série | 3 | 500 | — | 58 185 | — |
| Grand Central Belge: Entre-Sambre-et-Meuse | Actions primitives | — | 500 | 31 000 | — | 15 500 000 |
| | Id. privilégiées | 5 1/2 | 250 | 19 991 | — | 4 997 750 |
| | Oblig. emprunt garanti. | 4 | 1 000 | — | 5 000 | |
| | Id. remboursées au pair. | 4 1/2 | 1 000 | — | 3 890 | |
| Jonction de l'Est (Manage à Wavre) | Actions | — | 125 | 42 500 | — | 5 312 500 |
| | Emprunt 1852, oblig. | 4 | 1 000 | | 4 500 | — |
| | Emp. 1858 et 1863, oblig. | 3 | 500 | — | 6 000 | — |
| Manage à Piéton | Actions ordinaires | — | 500 | 2 400 | — | 1 200 000 |
| | Oblig. idem | 3 | 500 | — | 4 000 | — |
| Liégeois-Limbourgeois | Actions | — | 500 | 40 400 | — | 20 200 000 |
| | Obligations ordinaires | 3 | 500 | — | 17 286 | — |
| | Id. (nouvelles) | 4 | 625 | — | 31 476 | — |
| Liége à Maestricht | Actions | — | 500 | 10 000 | — | 5 000 000 |
| | Obligations | 3 | 500 | — | 12 000 | — |
| Lierre à Turnhout | Actions | — | 500 | 8 600 | — | 4 300 000 |
| Luxembourg (Grande Cie du) | Actions ordinaires | — | 500 | 100 000 | — | 50 000 000 |
| | Id. privilégiées | 5 | 600 | 11 000 | — | 6 600 000 |
| | Obligations | 4 | 125 | — | 113 392 | — |
| | Oblig. de 4 émissions | 4 | 625 | — | 120 000 | — |
| Pepinster à Spa | Actions | — | 250 | 7 300 | — | 1 825 000 |
| | Obligations | 5 | 250 | — | 1 900 | — |
| | Idem | 3 | 500 | — | 4 000 | — |
| | Compagnies diverses, totaux partiels. | | | 450 139 | 533 845 17/20 | 177 944 750 |

en 1865, 1866, 1867 et 1868.

| …OMINALE (EN FRANCS). | | INTÉRÊTS ET DIVIDENDES PAYÉS. | | | | | | Derniers cours en | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| des …ligations. | Totale au 31 décembre 1867. | par titre en 1865. | 1866. | 1867. | p. c. de la valeur nominale en 1865. | 1866. | 1867. | 1865. | 1866. | 1867. | 1868. |
| —<br>6 750 000<br>3 750 000<br>3 375 000 | 24 187 500 | divers<br>id.<br>— | divers<br>id.<br>— | divers<br>id.<br>id. | —<br>4,50<br>5,00<br>— | —<br>4.50<br>5,00<br>— | —<br>4,50<br>5,00<br>5,00 | —<br>—<br>—<br>— | —<br>—<br>—<br>— | —<br>—<br>—<br>— | —<br>—<br>—<br>— |
| —<br>—<br>250 000 | 4 950 000 | 15,00<br>27,00<br>— | 15,00<br>20,00<br>— | 15,00<br>20,00<br>50,00 | 3,00<br>5,40<br>— | 3,00<br>4,00<br>5,00 | 3,00<br>4,00<br>5,00 | 322<br>400<br>— | 316, »<br>365, »<br>— | 304, »<br>290, »<br>— | 309, »<br>275, »<br>— |
| —<br>2 559 000 | 3 859 000 | 14,00<br>15,00 | 15,00 | 5,00<br>15,00 | 2,80<br>3,00 | 3,00 | 1,00<br>3,00 | 230<br>292 | 210, »<br>285, » | 225, »<br>260, » | 260, »<br>270, » |
| —<br>7 708 000 | 19 608 000 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | —<br>3,00 | —<br>3,00 | —<br>3,00 | 320<br>270 | 370, »<br>260, » | 204, »<br>247, » | 375, »<br>271, » |
| —<br>3 500 000 | 6 200 000 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | —<br>3,00 | —<br>3,00 | —<br>3,00 | — | —<br>265, » | —<br>225, » | —<br>230, » |
| —<br>—<br>2 500 000 | 5 000 000 | —<br>15,00 | —<br>15,00 | —<br>15,00 | —<br>—<br>3,00 | —<br>—<br>3,00 | —<br>—<br>3,00 | 470<br>—<br>300 | —<br>—<br>275, » | —<br>—<br>250, » | —<br>—<br>245, » |
| 1 000 000 | 8 000 000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| —<br>930 000<br>7 293 925<br>6 350 500<br>— | 37 176 425 | 14,00<br>50,00<br>15,00<br>15,00<br>1,50 | (1) 4,00<br>50,00<br>15,00<br>15,00<br>1,50 | 14,00<br>50,00<br>15,00<br>15,00<br>1,50 | 5,60<br>5,00<br>3,00<br>— | 5,60<br>5,00<br>3,00<br>3,00<br>— | 5,60<br>5,00<br>3,00<br>3,00<br>— | 245<br>»<br>277<br>— | 212, »<br>»<br>262,50<br>— | 224, »<br>»<br>255, »<br>— | 265, »<br>»<br>281, »<br>— |
| 185 750<br>5 147 250<br>8 169 500 | 13 502 500 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 278 | 260, » | 252, » | 278, » |
| —<br>—<br>384 000<br>963 000<br>2 286 500<br>9 092 500 | 53 021 000 | 22,50<br>10,00<br>25,00<br>45,00<br>20,00<br>15,00 | 22,50<br>—<br>25,00<br>45,00<br>20,00<br>15,00 | 22,50<br>—<br>25,00<br>45,00<br>20,00<br>15,00 | 4,50<br>2,00<br>5,00<br>4,50<br>4,00<br>3,00 | 4,50<br>5,00<br>4,50<br>4.00<br>3,00 | 4,50<br>—<br>5,00<br>4,50<br>4,00<br>3,00 | —<br>330<br>—<br>850<br>—<br>280 | —<br>230, »<br>—<br>850, »<br>—<br>260, » | —<br>160, »<br>—<br>850, »<br>—<br>255, » | —<br>190, »<br>—<br>850, »<br>—<br>274,50 |
| —<br>—<br>5 000 000<br>3 890 000 | 29 387 750 | 10,00<br>13,75<br>40,00<br>45,00 | 10,00<br>13,75<br>40,00<br>45,00 | 10,00<br>13,75<br>40,00<br>45,00 | 2,00<br>5,50<br>4,00<br>4,50 | 2,00<br>5,50<br>4,00<br>4,50 | 2,00<br>5,50<br>4,00<br>4,50 | 210<br>225<br>800<br>— | 150, »<br>210, »<br>750, »<br>— | 160, »<br>210, »<br>720, » | 175, »<br>225, »<br>797,50<br>— |
| —<br>4 500 000<br>3 000 000 | 12 812 500 | 1,25<br>40,00<br>15,00 | 1,50<br>40,00<br>15,00 | 1,25<br>40,00<br>15,00 | 1,00<br>4,00<br>3,00 | 1,20<br>4,00<br>3,00 | 1,00<br>4,00<br>3,00 | —<br>—<br>261 | —<br>2 50, » | —<br>248, » | 47, »<br>785, »<br>262,50 |
| —<br>2 000 000 | 3 200 000 | —<br>— | —<br>15,00 | —<br>15,00 | —<br>— | —<br>3,00 | —<br>3,00 | —<br>— | —<br>270, » | —<br>260, » | —<br>260, » |
| —<br>8 643 000<br>9 672 500 | 48 515 500 | —<br>15,00<br>25,00 | —<br>15,00<br>25,00 | —<br>15,00<br>25,00 | —<br>3,00<br>4,00 | —<br>3,00<br>4,00 | —<br>3,00<br>4,00 | —<br>265<br>455 | 75, »<br>250, »<br>369, » | 74,50<br>240, »<br>195,50 | 74, »<br>240, »<br>362,50 |
| —<br>6 000 000 | 11 000 000 | —<br>15,00 | —<br>15,00 | —<br>15,00 | —<br>3,00 | —<br>3,00 | —<br>3,00 | —<br>294 | 250, »<br>278, » | 250, »<br>270, » | 250, »<br>281, » |
| — | 4 300 000 | 20,00 | 20,00 | 20,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 300 | 340, » | 300, » | 325, » |
| —<br>—<br>4 174 000<br>5 000 000 | 145 774 000 | 17,50<br>17,50<br>5,00<br>25,00 | 15,00<br>20,00<br>5,00<br>25,00 | 4,375<br>25,00<br>5,00<br>25,00 | 3,50<br>5,00<br>4,00<br>4,00 | 3,00<br>5,00<br>4,00<br>4,00 | 0,81<br>5,00<br>4,00<br>4,00 | 400<br>460<br>—<br>471 | 285, »<br>450, »<br>—<br>440, » | 225, »<br>—<br>—<br>418,75 | 270, »<br>425, »<br>—<br>452, » |
| —<br>475 000<br>2 000 000 | 4 300 000 | 12,50<br>12,50<br>15,00 | 12,50<br>12,50<br>15,00 | 18,75<br>12,50<br>15,00 | 5,00<br>5,00<br>3,00 | 5,00<br>5,00<br>3,00 | 7,50<br>5,00<br>3,00 | 270<br>—<br>280 | 280, »<br>—<br>265. » | 320, »<br>—<br>275, » | 475, »<br>—<br>300, » |
| 6 849 425 | 434 794 175 | | | | | | | | | | |

**Intérêts et dividendes payés et derniers cou**

N° XXII. (*suite*).

| CHEMIN DE FER. | TITRES CRÉÉS. | | | | | VALEU |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Désignation. | Intérêt p. c. | Valeur nominale par titre. | Nombre d'actions. | Nombre d'obligations. | des actions. |
| État belge (2) | Emprunts divers et dettes | 3, 4 et 4 1/2 | — | — | — | — |
| | Ressources ordinaires | — | — | | — | 51 913 3 |
| | Villes de Bruxelles, de Gand, etc. | — | — | — | — | 201 1 |
| Mons à Manage (3) | Act. primitives (amortissables) | — | 500 | (3 26 595 | — | 13 267 7 |
| | Act. privilégiées | 6 | 500 | 10 000 | — | 5 000 0 |
| Dendre et Waes | Actions ordinaires. | — | 500 | 30 000 | — | 15 000 0 |
| | Obligations | 5 | 1 000 | — | 7 000 | — |
| Hal à Ath et Tournay vers Lille | Actions privilégiées | 3 | 500 | 26 000 | — | 13 000 0 |
| | Id. de dividende. | — | — | 26 000 | — | — |
| Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt. | Actions privilégiées | 3 | 500 | 25 000 | — | 12 500 0 |
| | Id. de dividende. | — | — | 25 000 | — | — |
| Braine-le-Comte à Gand. | Actions privilégiées | 5 | 500 | 6 000 | — | 3 000 0 |
| | Id. ordinaires. | — | 500 | 6 000 | — | 3 000 0 |
| | Obligations | 3 | 500 | — | 20 833 | — |
| Chemins de fer exploités par l'État. Totaux partiels. | | | | 180 595 | 27 833 | 117 132 2 |
| Centre. | Actions ordinaires | — | 500 | 11 000 | — | 5 500 0 |
| | Id. privilégiées | — | 500 | 11 000 | — | 5 500 0 |
| | Emprunt | 6 | — | — | — | — |
| | Oblig. de sept séries | 3 | 500 | — | 79 358 | — |
| Baume à Marchienne. | Actions ordinaires. | — | 500 | 6 000 | — | 3 000 0 |
| | Obligations privilégiées. | 3 | 500 | — | 12 000 | — |
| Flandre occidentale (4) | Actions primitives. | — | 500 | 26 757 | — | 13 378 5 |
| | Id. privilégiées | 5 1/2 | 250 | 14 000 | — | 3 500 0 |
| | Oblig. privilégiées | 3 | 500 | — | 10 000 | — |
| | Id. 2e émis. (277-50) | 3 | 500 | — | (4) 6 000 | — |
| Hainaut et Flandres (5) | Actions | — | 300 | 45 500 | — | 13 650 0 |
| | Oblig. aux porteurs d'actions, 3e série. | 2 1/2 | 200 | — | (5) 45 500 | — |
| | Oblig. 1re série (290). | 3 | 500 | — | 47 586 | — |
| | Oblig. 2e id. | 3 | 500 | — | (5) 41 214 | — |
| Lichtervelde à Furnes | Actions ordinaires | — | 500 | 10 000 | — | 5 000 0 |
| Société générale d'exploitation. | Actions (47073 émises.) | — | 500 | 70 000 | — | 35 000 0 |
| Lokeren à Selzaete. | Actions | — | 500 | 4 000 | — | 2 000 0 |
| | Obligations | 3 | 500 | — | 8 000 | — |
| Gand à Terneuzen (6). | Actions | — | 500 | 5 000 | — | 2 500 0 |
| | Obligations | 3 | 500 | — | 8 500 | — |
| Tamines à Landen (7) | Actions | — | 500 | 24 901 | — | 12 450 3 |
| | Obligations (250 et 280) | 3 | 500 | — | (7) 45 945 | — |
| Sociétés an. et gén. d'exploitation (non compris les chemins de fer industriels de St-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu). Totaux partiels. | | | | 228 158 | 304 103 | 101 479 0 |
| Charleroi à la frontière de France. — Société concessionnaire. | Actions ordinaires. | — | 500 | 17 418 | — | 8 709 0 |
| | Obligat. id. | 5 | 1 000 | — | 2 000 | — |
| Comp. du Nord. | Id. Nord-Belges (295). | 3 | 500 | — | 44 450 | — |
| Liége à Namur et à Givet. — Société concessionnaire. | Oblig. ordinaires (300). | 3 | 500 | — | 61 500 | — |
| | Id. id. (295). | 3 | 500 | — | 50 847 | — |
| Comp. du Nord. | Id. Nord-Belges (295). | 3 | 500 | — | 44 450 | — |
| Mons à Hautmont et à St-Ghislain (8). — Société concessionnaire | Actions ordinaires. | — | 500 | 20 000 | — | 10 000 0 |
| | Oblig. id. | 3 | 500 | — | 21 800 | — |
| Comp. du Nord. | Id. Nord-Belges (295). | 3 | 500 | — | 11 100 | — |
| Lignes Nord-Belges. Totaux partiels. | | | | 37 418 | 236 147 | 18 709 0 |
| Report des Compagnies de la page précédente. Id. | | | | 450 139 | 533 845 17/20 | 177 944 7 |
| Chemins de fer en exploitation en Belgique (non compris les chemins de fer industriels). Totaux généraux. | | | | 896 310 | 1 101 928 | 415 265 0 |

les titres en 1865, 1866, 1867 et 1868.

| NOMINALE (EN FRANCS). | | INTÉRÊTS ET DIVIDENDES PAYÉS. | | | | | | DERNIERS COURS EN | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| des obligations. | Totale au 31 décembre 1867. | par titre en | | | p. c. de la valeur nominale en | | | | | | |
| | | 1865. | 1866. | 1867. | 1865. | 1866. | 1867. | 1865. | 1866. | 1867. | 1868. |
| 152 382 102 | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 204 716 883 | p.c.du c.moyen utilisé (2) | | | 6,990 | 5,371 | 4,841 | — | -- | — | -- |
| — | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | 18 297 500 | 13,20 | 12,50 | 12,50 | 2,64 | 2,50 | 2,50 | 235 | 242, » | 251, » | 258, » |
| -- | | 29,20 | 29,20 | 29,20 | 5,84 | 5,84 | 5,84 | 500 | 475, » | 470, » | 562, » |
| — | 22 000 000 | 36,40 | 41,00 | 36,50 | 7,28 | 8,20 | 7,30 | 610 | 660, » | 700, » | 735, » |
| 7 000 000 | | 50.00 | 50,00 | 50.00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 1 004 | 1 004, » | 1 009, » | 1 014, » |
| — | 13 000 000 | — | 15,00 | 15,00 | — | 3.00 | 3.00 | 264 | 257,50 | 250, » | 286, » |
| — | | — | — | — | — | — | — | 142 | 86, » | 95, » | 110, » |
| — | 12 500 000 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 295 | 280, » | 285, » | 303, » |
| — | | 17,62 | 20,10 | 19,85 | 3,52 | 4,02 | 3,97 | 295 | 268, » | 283, » | 293, » |
| — | 16 416 500 | — | — | — | 5,00 | 5,00 | 5,00 | — | 475, » | 475, » | 450, » |
| — | | — | — | — | 5,00 | 5,00 | 5,00 | — | 450, » | 450, » | 375, » |
| 10 416 500 | | 15,00 | 15 00 | 15,00 | 3,00 | 3.00 | 3,00 | 275 | 290, » | 285, » | 285, » |
| 169 798 602 | 286 930 883 | | | | | | | | | | |
| — | | — | — | 10,00 | — | — | 2,00 | 170 | — | 295, » | — |
| — | 51 379 000 | — | — | — | — | — | — | — | 315, » | 225, » | 285, » |
| 700 000 | | 6 p.c. | 6 p.c. | 6, p.c. | 6,00 | 6,00 | 6,00 | — | — | — | — |
| 39 679 000 | | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3.00 | 3.00 | 265 | 259,50 | 243, » | 246, » |
| — | 9 000 000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 6 000 000 | | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 278 | 277, » | 283, » | 295, » |
| — | | 10,93 3/4 | 11,56 1/4 | 12,81 1/4 | 2,19 | 2,313 | 2,563 | 170 | 150, » | 150, » | 150, » |
| — | | 13,75 | 13,75 | 13,75 | 5,50 | 5,50 | 5,50 | 245 | 225, » | 220, » | 225, » |
| 5 000 000 | 24 878 500 | 15,00 | 15,00 | 15.00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 310 | 305, » | 301, » | 312, » |
| 3 000 000 | | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | — | 283,50 | 245, » | 270, » |
| — | | — | — | — | — | — | — | 303 | 266, » | 256,50 | 279, » |
| 9 100 000 | | — | — | — | 2,50 | 2,50 | 2,50 | — | — | — | 77,25 |
| 23 793 000 | 67 150 000 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 259 | 242, » | 212,50 | 237, » |
| 20 607 000 | | — | — | 15,00 | — | — | 3,00 | — | — | — | — |
| — | 5 000 000 | 20,00 | 20,00 | 20,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 313 | 320, » | 332, » | 368, » |
| — | 35 000 000 | — | — | — | -- | — | 7,00 | — | — | — | 561, » |
| — | | — | — | — | — | — | — | 495 | 450, » | — | — |
| 4 000 000 | 6 000 000 | — | — | 15,00 | — | — | 3,00 | 285 | 275, » | 240, » | 230, » |
| — | | — | — | — | — | -- | — | — | — | — | — |
| 4 250 000 | 6 750 000 | — | — | — | — | — | -- | — | 285, » | 260, » | 260, » |
| — | | 25,00 | — | — | 5,00 | — | — | — | 40, » | 32, » | 31, » |
| 22 972 500 | 35 423 000 | — | — | — | 3,00 | 3,00 | 3,00 | — | 235, » | 150, » | 234, » |
| 139 101 500 | 240 580 500 | | | | | | | | | | |
| — | | 16,875 | 16,875 | 16,875 | 3,375 | 3,375 | 3,375 | — | — | — | — |
| 2 000 000 | 32 934 000 | — | — | — | — | — | -- | -- | — | -- | — |
| 22 225 000 | | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 304 | 301,50 | 303, » | 316,50 |
| 30 750 000 | | 15,00 | 15,00 | 15.00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 313 | 308,50 | 312,75 | 317,50 |
| 25 423 500 | 78 398 500 | 15,00 | 15.00 | 15,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 311 | 306,50 | 310,50 | 315,50 |
| 22 225 000 | | 15,00 | 15,00 | 15 00 | 3.00 | 3,00 | 3,00 | 304 | 301,50 | 303, » | 316,50 |
| — | | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 789 | 786, » | 795, » | 835, » |
| 10 900 000 | 26 450 000 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 3,00 | 3.00 | 3,00 | 312 | 312, » | 310, » | 318, » |
| 5 550 000 | | 15,00 | 15,00 | 15 00 | 3,00 | 3,(0 | 3,00 | 304 | 301,50 | 303, » | 316.50 |
| 119 073 500 | 137 782 500 | | | | | | | | | | |
| 256 849 425 | 434 794 175 | | | | | | | | | | |
| 684 823 027 | 11 00 088 058 | | | | | | | | | | |

## Relevé récapitulatif du capital social affecté, au 31 décembre 1867, aux chemins de fer concédés en Belgique.

N° XXII^bis.

| CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER. | NOMBRE d'actions. | NOMBRE d'obligations. | VALEUR NOMINALE des actions. | VALEUR NOMINALE des obligations. | VALEUR NOMINALE totale. |
|---|---|---|---|---|---|
| Anvers à Tournai vers Douai . . | 38 020 | 55 000 | 19 010 000 | 27 500 000 | 46 510 000 |
| Bassins houillers du Hainaut (1). | 60 000 | — | 20 000 000 | — | 30 000 000 |
| Braine-le-Comte à Courtrai. . . | 21 000 | 34 000 | 10 500 000 | 17 000 000 | 31 500 000 |
| | pr. 4 000 | — | 4 000 000 | — | |
| Eecloo à Anvers . . . . . . . | 7 800 | 15 625 | 3 900 000 | 7 812 500 | 11 712 000 |
| Franco-Belge-Prussien . . . . | 90 000 | 180 000 | 45 000 000 | 90 000 000 | 125 000 000 |
| Gembloux à la Meuse . . . . | 21 000 | 42 000 | 10 500 000 | 21 000 000 | 31 500 00. |
| Haut et Bas-Flenu. Act. de capital. (2) | 4 000 | — | 4 000 000 | — | 4 000 000 |
| Haut et Bas-Flenu. Id. rembours. (2) | 4 000 | — | de dividende | — | — |
| Hesbaye et Condroz . . . . . | 24 000 | 48 000 | 12 000 000 | 24 000 000 | 36 000 000 |
| Jonction Grand-Ducale (3) . . . | — | 43 400 | — | 21 700 000 | 21 700 000 |
| Nord de la Belgique (4). . . . | — | — | — | — | — |
| Ostende à Armentieres (5) . . . | 16 000 | 32 000 | 8 000 000 | 16 000 000 | 24 000 000 |
| Ouest de la Belgique (6) . . . | 45 000 | pr. 50 000 | 22 500 000 | 25 000 000 | 62 500 000 |
| | — | 30 000 | — | 15 000 000 | |
| Soc. Belge de chemins de fer (7) . | 20 000 | — | 10 000 000 | — | 10 000 000 |
| Soc. an. d'entreprises de chemins de fer, routes et canaux (7) . . | 20 000 | — | 10 000 000 | — | 10 000 000 |
| Soc. an. d'exploitation de chemins de fer (8) . . . . . . . . . | 50 000 | — | 25 000 000 | — | 25 000 000 |
| Soc. an. pour la construction de chemins de fer vicinaux (9). . | 10 000 | — | 5 000 000 | — | 5 000 000 |
| Tirlemont à Diest. . . . . . | 6 000 | 12 000 | 3 000 000 | 6 000 000 | 9 000 000 |
| Concessions accordées. Totaux. . | 440 820 | 542 025 | 212 410 000 | 271 012 500 | 483 422 500 |
| Chemins divers en exploitation . | 450 139 | 533 845 $\frac{17}{20}$ | 177 944 750 | 256 849 425 | 434 794 175 |
| Soc. gén. d'exploitation et lignes exploitées (non compris les chemins de fer industriels) . . . | 228 158 | 304 103 | 101 479 000 | 139 101 500 | 240 580 500 |
| Lignes Nord-Belges . . . . . | 37 418 | 236 147 | 18 709 000 | 119 073 500 | 137 782 500 |
| Lignes des Compagnies exploitées par l'Etat. . . . . . . . . | 180 595 | 27 833 | 64 797 500 | 17 416 500 | 82 214 000 |
| 'Exploitation des lignes de l'Etat. (Voir tableau XXI Observ.(10). | — | — | 52 334 781 | 152 382 102 | 204 716 883 |
| Totaux généraux. | 1 337 130 | 1 643 953 $\frac{17}{20}$ | 627 675 031 | 955 835 527 | 1 583 510 5?8 |

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

COMPAGNIE DES BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT.

## Compte de profits et pertes au 31 Décembre 1867.

### DOIT.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Frais généraux . . . fr. | | | 33,875 |
| Intérêts et commissions diverses . . . » | | | 686,677 |
| Amortissement sur le mobilier. . . » | | | 1,789 |
| Part de l'administration : | | | |
| Le Directeur général . . . fr. | | 24,748 | |
| Les Administrateurs . . . » | | 39,597 | |
| Les Commissaires . . . » | | 9,899 | |
| | | | 74,244 |
| Fonds de réserve : | | | |
| Première réserve . . . | | | 98,991 |
| Dividendes aux actionnaires : | | | |
| Premier dividende de 5 p. c. | | | |
| *a*. Sur les actions entièrement libérées fr. 25 par action . . . fr. | 32,500 | | |
| *b*. Sur les actions non libérées fr. 10,83 par action. . . » | 233,386 | | |
| fr. | | 265,886 | |
| Second dividende de fr. 14 par action . . . » | | 319,900 | |
| | | | 585,786 |
| Excédant des bénéfices à reporter en 1868. . . | | | 1,822 |
| Total. . . fr. | | | 1,483,184 |

### AVOIR.

| | |
|---|---|
| Commissions et intérêts divers. . . fr. | 919,843 |
| Bénéfices par réalisations . . . » | 356,164 |
| Id. des exploitations . . . » | 207,177 |
| Total. . . fr. | 1,483,184 |

## Bilan au 31 Décembre 1867.

### ACTIF.

| | |
|---|---|
| Actions à émettre : 35,000 actions de fr. 500 l'une . . . fr. | 17,500,000 |
| Versements à effectuer sur les actions souscrites. . . » | 5,737,500 |
| Cautionnements divers déposés . . . » | 1,240,000 |
| Portefeuille (1) (voir aux observations, le détail du portefeuille) . . . » | 20,043,014 |
| Caisse . . . » | 26,679 |
| Mobilier . . . » | 3,070 |
| Frais d'études . . . » | 8,847 |
| Dépenses de constructions en cours d'exécution . . . » | 5,073,587 |
| Débiteurs divers . . . » | 2,142,793 |
| Total. . . fr. | 51,775,490 |

### PASSIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Capital social : | | | |
| 25,000 actions émises à fr. 500 l'une. . . fr. | | 12,500,000 | |
| 35,000 actions à émettre à fr. 500 l'une . . . » | | 17,505,000 | |
| | | | 30,000,000 |
| Fonds de réserve : | | | |
| Première réserve . . . fr. | | 232,015 | |
| Seconde réserve . . . » | | 353,378 | |
| | | | 585,393 |
| Fonds de prévision . . . fr. | | | 6,537,691 |
| Fonds spécial de prévision (reprise du Centre) . . . » | | | 1,423,195 |
| Traites à payer. . . » | | | 199,680 |
| Retenues sur travaux. . . » | | | 312,537 |
| Cautionnements déposés. . . » | | | 1,158,600 |
| Créanciers par comptes courants. . . » | | | 1,086,361 |
| Id. à terme . . . » | | | 9,884,425 |
| Dividendes aux actionnaires (art. 45 des statuts) : | | | |
| Premier dividende de 5 p. c. | | | |
| *a*. Sur les actions entièrement libérées . . . fr. | 32,500 | | |
| *b*. Sur les actions non libérées. . . » | 233,386 | | |
| fr. | | 265,886 | |
| Second dividende de fr. 14 par action . . . » | | 319,900 | |
| | | | 585,786 |
| Excédant des bénéfices à reporter en 1868. . . | | | 1,822 |
| Total. . . fr. | | | 51,775,490 |

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE.

## Compte de profits et pertes au 31 Décembre 1867.

### DOIT.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Répartition du solde en bénéfice de 1866 : Intérêts aux actionnaires | fr. | 50,000 | |
| Part des administrateurs | | 15,148 | |
| Id. commissaires | | 3,029 | |
| Fonds de réserve | | 30,295 | |
| Dividende aux actionnaires | | 103,003 | |
| | | | 201,475 |
| Intérêts aux porteurs d'obligations | | | 385,879 |
| Id. id. d'Anvers à Rotterdam reçus en à compte | | | 354,993 |
| Remboursement de 56 obligations id. id. | | | 28,000 |
| Id. 65 id. de la Société | | | 32,500 |
| Amortissement sur la valeur des actions de Turnhout | | | 22,964 |
| Intérêts sur les comptes courants : Société de Sclessin | fr. | 2,427 | |
| Société générale s/prêt de 150,000 fr. | | 2,482 | |
| Société de Turnhout | | 7,920 | |
| à MM. Bischoffsheim et de Hirsch banquiers : | | | |
| Intérêts et commissions s/compte courant | | 68,406 | |
| Id. s/compte versement fictif s/actions de la Société belge | | 10,545 | |
| | | | 91,780 |
| Frais généraux | | | 17,360 |
| Solde en bénéfice | | | 186,805 |
| TOTAL | | fr. | 1,321,756 |

### AVOIR.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Solde de l'exercice 1866 | | | 201,475 |
| Location de la ligne d'Anvers à Hasselt | fr. | 533,386 | |
| Id. de Louvain à Hérenthals | | 216,234 | |
| Id. de l'atelier central de Louvain | | 62,500 | |
| Id. de la ligne de Turnhout à Tilbourg | | 41,507 | |
| | | | 853,627 |
| Intérêts échus s/actions de dividende d'Anvers à Rotterdam | | 55,800 | |
| Id. s/obligations d'Anvers à Rotterdam en portefeuille | | 51,655 | |
| Id. id. de Pepinster à Spa | | 4,725 | |
| Id. id. Intégrales hollandaises | | 8,555 | |
| Id. id. de l'Est-Belge | | 31 | |
| Id. id. fonds Belges | | 1,981 | |
| Id. s/actions de Turnhout | | 91,920 | |
| Id. id. de la Société belge | | 22,421 | |
| Prime échue s/6 obligations d'Anvers à Rotterdam | | 1,434 | |
| Id. s/4 id. de Pépinster à Spa | | 918 | |
| Bénéfice acquis aux obligations de Pépinster à Spa en portefeuille | | 2,955 | |
| | | | 242,395 |
| Intérêts sur comptes courants Grand Central Belge | | 1,924 | |
| Anvers à Rotterdam | | 19,519 | |
| Est Belge | | 2,816 | |
| | | | 24,259 |
| TOTAL | | fr. | 1,321,756 |

## Bilan au 31 Décembre 1867.

### ACTIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lignes exploitées | | fr. | 17,895,360 |
| Atelier central de Louvain | | » | 1,000,000 |
| Portefeuille. | 10,000 actions de la Société . . . fr. | 5,000,000 | |
| | 1,967 obligations de la Société . . . » | 500,100 | |
| | 4,596 actions de Turnhout . . . » | 1,768,376 | |
| | 311 obligations de Pépinster à Spa, à 280 fr. . . . » | 87,080 | |
| | 678 1/2 id. Guillaume-Luxembourg, à 250 fr. . . . » | 169,531 | |
| | 164 id. Intégrales hollandaises à 52 5/16, change 2,10 3/4 » | 179,731 | |
| | 12,824 18/20 id. d'Anvers à Rotterdam, à 275 fr. . . . » | 3,499,347 | |
| | 2 id. de l'Est-Belge, à 259 fr. . . . » | 518 | |
| | 3,800 actions de la Société Belge de chemins de fer . . . » | 1,900,000 | |
| | 37,200 id. de dividende d'Anvers à Rotterdam (mémoire). . . » | | 13,194 683 |
| Intérêts et remboursements acquis au 31 décembre 1867. | Aux obligations d'Anvers à Rotterdam . . . fr. | 32,062 | |
| | Id. de l'Est-Belge . . . » | 27 | |
| | Id. Intégrales hollandaises 2 1/2 p. c » | 4,277 | |
| | Id. de Pépinster à Spa . . . » | 6,725 | |
| | Id. Guillaume-Luxembourg . . . » | 1.696 | |
| | Aux actions de Turnhout . . . » | 91,920 | |
| | Id. de la Société Belge de chemins de fer. » | 28,500 | |
| | | | 165,207 |
| Débiteurs divers. | Grand-Central Belge s/ cte location . . . » | 72.757 | |
| | Id. vendu 1,000 obligations de l'Ouest à 255 fr. » | 255,000 | |
| | Société d'Anvers à Rotterdam s/ cte courant . . . » | 181,575 | |
| | Société Guillaume-Luxembourg (cte en litige). . . » | 141,681 | |
| | | | 651,013 |
| Caisse | | | 2,542 |
| | | Total. . . fr. | 32,908,805 |

### PASSIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Capital 12,000 actions à 500 fr. . . . fr. | | 6,000,000 | |
| 27,658 obligations à 300 fr. . . . » | | 8,297,400 | |
| | | | 14,297,400 |
| Obligations déjà amorties : de la Société . . . » | | 40,200 | |
| Idem de la Société d'Anvers à Rotterdam . . . » | | 28,071 | |
| | | | 68,271 |
| Paiements perçus sur entreprises : Ligne de Spa . . . » | | 5,425,000 | |
| Ligne d'Anvers à Hasselt . . . » | | 9,810,300 | |
| | | | 15,235,300 |
| Créditeurs divers. | Versements restant à effectuer sur actions de la Société Belge. fr. | 1,424,598 | |
| | Société de Turnhout . . . » | 117,802 | |
| | Domaine de Couvin . . . » | 158,170 | |
| | Société Belge de chemins de fer, pour 1,000 obligations de l'Ouest de la Belgique, reçues à valoir sur bénéfices. . . » | 255,000 | |
| | | | 1,955,570 |
| Banquiers de la Société | | | 985 083 |
| Obligations sorties au tirage et non encore remboursées . . . fr. | | 20 000 | |
| Coupons échus . . . » | | 1 193 | |
| Intérêts acquis au 31 décembre 1867 aux obligations en circulation. . . » | | 96 341 | |
| Fonds de réserve . . . » | | 62 842 | |
| | | | 180 376 |
| Profits et pertes, solde en bénéfice . . . » | | | 186,805 |
| | | Total. . . fr. | 32 908 805 |

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER.

## Compte de profits et pertes au 30 Juin 1867.

### DOIT.

| | | | |
|---|---|---|---|
| ntérêt à 4 p. c. l'an sur le fond de réserve (art. 22 des statuts § 2) | fr. | | 1,650 |
| Compte frais généraux | » | | 222,540 |
| Id. redevances et parts de recettes | » | | 1,363,672 |
| Amortissement du compte frais de construction (solde) | » | | 10,923 |
| Id. de 20 p. c. sur le mobilier de la direction générale | » | | 2,932 |
| Id. du compte constructions et voies nouvelles, etc. sur les lignes en exploitation, savoir : | | | |
| 1865-66. Voies nouvelles, solde | fr. | 10,262 | |
| Constructions, solde | » | 9,681 | |
| Réfections des voies et du matériel | » | 437,698 | |
| 1866-67. Voies nouvelles | » | 4,319 | |
| Constructions nouvelles | » | 2,533 | |
| Réfections des voies et du matériel | » | 500,526 | |
| | | | 965,019 |
| Différence d'estimation du matériel suivant procès-verbal d'expertise contradictoire | fr. | | 592,091 |
| Provision pour réalisation du portefeuille | » | | 955,914 |
| Total | fr. | | 4,114.741 |
| Solde | » | | 791,896 |
| Total | fr. | | 4,906,637 |

### AVOIR.

| | | |
|---|---|---|
| Bénéfice, solde du compte exploitation | fr. | 1,696,416 |
| Id. id. travaux exécutés aux ateliers de Tubise | » | 83,826 |
| Id. id. escomptes, intérêts et commissions | » | 1,378,919 |
| Id. id. affaires diverses | » | 1,746,128 |
| Solde du compte profit et pertes de l'exercice 1865-66 | » | 1,348 |
| Total | fr. | 4,906,637 |

## Bilan au 30 Juin 1867.

### ACTIF.

#### ACTIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Actions non émises | fr. | 10,000,000 | |
| Versements non appelés | » | 7,500,000 | |
| | | | 17,500,000 |
| Actions de la Société générale d'exploitation | fr. | | 8,013,500 |
| Mobilier | » | | 11,727 |
| Comptes débiteurs | » | | 7,572,826 |

#### SERVICE FINANCIER.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Banquiers | fr. | 135,678 | |
| Cautionnements déposés dans les caisses de l'État en garantie des concessions | » | 498,000 | |
| | | | 633,678 |
| Titres affectés à la construction des lignes | » | 1,632,000 | |
| Id. id. délivrés par anticipation à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale | » | 18,768,060 | |
| | | | 20,400,060 |
| Portefeuille, titres divers | » | 760,400 | |
| Caisses diverses | » | 17,544 | |
| | | | 777,944 |
| Total | fr. | | 54,909,735 |

### PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital actions | fr. | 25,000,000 |
| Obligations de la Société de la Flandre occidentale | » | 9,000,000 |
| Id. id. l'Ouest de la Belgique | » | 15,000,000 |
| Fonds de réserve | » | 42,899 |
| Comptes créditeurs | » | 5,074,940 |
| Solde bénéfices | » | 791,896 |
| Total | fr. | 54,909,735 |

## SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER.

### Compte de profits et pertes au 30 Juin 1868.

#### DOIT.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts à 4 p. c. l'an sur le fonds de réserve. (Art. 22 des statuts, § 2). | fr. | 5 051 |
| Compte escomptes et intérêts | | 130 601 |
| — frais généraux | | 147 549 |
| Amortissement de 20 p. c. sur le mobilier de la direction générale | | 959 |
| Amortissement du compte Réfection de matériel. | | 242 935 |
| Mali sur compte Obligations du chemin de fer de Tamines à Landen. | | 150 000 |
| Idem idem Lokeren à Selzaete. | | 6 970 |
| Idem idem Hainaut-Flandres | | 38 541 |
| Provision pour réalisation du portefeuille | | 823 995 |
| | fr. | 1 546 601 |
| Solde bénéfice | | 801 949 |
| Total. | fr. | 2 348 550 |

#### AVOIR.

| | | |
|---|---|---|
| Bénéfice : Solde du compte Constructions | fr. | 853 611 |
| Id. id. Affaires diverses | | 84 156 |
| Id. id. Rentrées diverses. Vente de vieux matériaux | | 33 852 |
| Id. Somme disponible sur la provision faite pour amortissement de comptes | | 55 000 |
| Id. Dividende reçu de la Société générale d'exploitation des chemins de fer (exercice 1867) | | 460 084 |
| Id. Boni sur obligations du Crédit communal (cours de la Bourse du 30 juin 1868) | | 32 726 |
| Id. Boni sur actions de la Société générale d'exploitation (cours de la Bourse du 30 juin 1868), ci | | 823 995 |
| Id. Solde à nouveau du compte Profits et Pertes de l'exercice 1866-67 | | 5 126 |
| Total. | fr. | 2 348 550 |

### Bilan au 30 Juin 1868.

#### ACTIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ACTIONS.** | | | |
| Actions non émises | fr. | 10 000 000 | |
| Versements non appelés | | 7 500 000 | |
| | | | 17 500 000 |
| Mobilier | | | 3 845 |
| Comptes débiteurs | | | 5 164 962 |
| **SERVICE FINANCIER.** | | | |
| Banquiers | fr. | 588 754 | |
| Cautionnements en garantie de concessions | | 346 000 | |
| | | | 934 754 |
| Titres affectés à la construction des lignes | | 1 632 000 | |
| Id. id. déposés par anticipation à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale | | 11 136 060 | |
| | | | 12 768 060 |
| **PORTEFEUILLE.** | | | |
| Actions de la Société générale d'exploitation de chemins de fer | fr. | 9 979 495 | |
| Titres divers | | 2 147 585 | |
| Effets à recevoir | | 259 511 | |
| | | | 12 386 591 |
| Caisse | | | 60 922 |
| Total. | fr. | | 48 819 124 |

#### PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital actions | fr. | 25 000 000 |
| Fonds de réserve | | 131 329 |
| Société de la Flandre occidentale, son compte obligations 2e émission | | 4 639 500 |
| Société de l'Ouest de la Belgique, son compte obligations 1e série | | 8 992 200 |
| Idem idem 2e série | | 959 400 |
| Provision pour parachèvement du réseau de l'Ouest | | 1 308 900 |
| Provision pour réalisation éventuelle du portefeuille | | 823 995 |
| Comptes créditeurs | | 6 107 850 |
| Solde bénéfice | | 801 950 |
| Total. | fr. | 48 819 124 |

**Relevé du nombre d'accidents arrivés sur les**

N° XXIII. (*Voir* page 593 du premier annuaire.)

| CHEMINS DE FER. | Nombre de voyageurs transportés en 1866 | Nombre de voyageurs transportés en 1867 | VOYA — Par le fait du service — 1866 — Blessés. | 1866 — Tués. | 1867 — Blessés. | 1867 — Tués. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (les six premiers mois en 1867) | 391 282 | 255 968 | » | » | » | » |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren | 468 521 | 505 590 | » | » | » | » |
| Bruges à Blankenberghe | 113 972 | 139 401 | » | » | » | » |
| Chimay | 81 395 | 110 785 | » | » | » | » |
| Gand à Bruges par Eecloo | 313 524 | 301 256 | » | » | » | » |
| Grand central belge | 1 918 284 | 2 511 481 | 1 | » | » | » |
| Manage-Wavre-Piéton | 298 899 | 313 548 | » | » | » | » |
| Liége à Maestricht | 447 525 | 494 186 | » | » | » | » |
| Liégeois-Limbourgeois | — | 389 896 | — | — | » | » |
| Lierre à Turnhout | 142 411 | 159 517 | » | » | » | » |
| Luxembourg (Grande C^ie^ du) (1) | 1 347 959 | 1 755 169 | » | » | » | » |
| Pépinster à Spa | 210 279 | — | » | » | — | — |
| Flandre-Occidentale | 908 067 | 960 872 | » | » | » | » |
| Gand à Selzaete-Lokeren | 90 986 | 176 631 | » | » | » | » |
| Hainaut et Flandres | 557 718 | 601 422 | 1 | » | » | » |
| Lichtervelde à Furnes | 114 447 | 154 074 | » | » | » | » |
| Tamines à Landen | 176 012 | 247 559 | » | » | » | » |
| Centre et Baume à Marchienne (2) | 456 935 | 396 240 | » | » | » | » |
| Charleroi à la frontière de France | 275 696 | 335 300 | 3 | » | 1 | » |
| Liége à Namur et à Givet | 1 147 639 | 1 230 379 | | | | |
| Mons à Hautmont | 238 088 | 296 934 | » | » | » | » |
| Compagnies diverses. Totaux | 9 699 639 | 11 336 208 | 5 | » | 1 | » |
| État (Réseau exploité par l'). Totaux | 11 637 417 | 12 616 961 | 8 | » | » | » |
| Totaux généraux | 21 337 056 | 23 953 169 | 13 | » | » | » |

N. B. *Voir* plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

**chemins de fer belges. — Années 1866 et 1867.**

| GEURS. Par leur propre fait. | | | | Personnes circulant sur la voie et dans les stations. | | | | Agents de l'Administration en service ou par imprudence. | | | | Nombre total de personnes : | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866 | | 1867 | | 1866 | | 1867 | | 1866 | | 1867 | | 1866 | | 1867 | |
| Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessées. | Tuées. | Blessées. | Tuées. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessées. | Tuées. | Blessées. | Tuées. |
| » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | » | 1 | » | » | » | 1 | 2 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | » | » | » | 3 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 |
| » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 | » | 1 | 1 | 1 | » |
| 3 | » | 1 | » | 3 | 6 | 3 | 6 | 7 | 6 | 9 | 8 | 14 | 12 | 13 | 14 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| — | — | » | » | — | — | 1 | » | — | — | » | » | — | — | 1 | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 1 | 4 | » | 6 | 13 | 8 | 15 | 7 | 14 | 12 | 15 | 13 |
| » | » | — | — | » | » | — | — | » | » | — | — | » | » | — | — |
| 1 | » | » | » | » | » | » | 3 | » | 1 | 6 | 3 | 1 | 1 | 6 | 6 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | » | » | 2 | » |
| » | » | » | 1 | » | » | » | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 7 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | 1 | » | 1 |
| » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| » | » | 2 | » | 3 | 4 | 6 | 7 | 10 | 4 | 16 | 4 | 16 | 8 | 25 | 11 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | » | » |
| 4 | » | 3 | 1 | 9 | 15 | 10 | 31 | 33 | 25 | 54 | 29 | 51 | 40 | 68 | 61 |
| 5 | 3 | 3 | 3 | 22 | 21 | 14 | 34 | 80 | 44 | 62 | 34 | 115 | 68 | 79 | 71 |
| 9 | 3 | 6 | 4 | 31 | 36 | 24 | 65 | 113 | 69 | 116 | 63 | 166 | 108 | 147 | 132 |

**Montant des sommes payées, à la date du 1er Janvier 1868, aux Sociétés concessionnaires de Chemins de fer en Belgique, auxquelles le Gouvernement a accordé et accorde encore une garantie de minimum d'intérêt.**

N° XXIV. (Voir pages 198 et 199 du 1er annuaire.)

| CHEMINS DE FER. | 1re année. | SOMMES PAYÉES (EN FRANCS.) avant 1865. | en 1865. | en 1866. | en 1867. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Flandre Occidentale. (A) . . . . . . . . | 1853 | 2 495 559 | 184 338 | approximatif 190 000 | approximatif 190 000 | 3 059 897 |
| Entre Sambre et Meuse. (B) . . . . . . | 1854 | 1 746 667 | 164 963 | 161 347 | 163 079 | 2 236 056 |
| Jonction de l'Est. . . . . . . . . . . | id. | 1 843 725 | 156 866 | 160 462 | 157 697 | 2 318 750 |
| Charleroi à Louvain. (Est Belge). . . . . | 1855 | (1) 426 301 | » | » | » | 426 301 |
| Lierre à Turnhout . . . . . . . . . . | id. | 1 475 333 | 117 319 | 168 707 | 172 000 | 1 933 359 |
| Lichtervelde à Furnes . . . . . . . . | 1858 | 1 328 767 | 200 000 | 200 000 | approximatif 200 000 | 1 928 767 |
| Namur à Arlon. (Luxembourg) . . . . . | id. | (1) 388 373 | » | » | » | 388 373 |
| Liégeois-Limbourgeois. (C) . . . . . . | 1863 | 104 422 | 113 000 | approximatif 95 000 | approximatif 95 000 | 407 422 |
| Grande Cie du Luxembourg (D). . . . . | 1865 | » | 72 811 | 347 260 | approximatif 450 000 | 870 071 |
| Spa à la frontière Grand-Ducale . . . . | 1867 | » | » | » | approximatif 350 000 | 350 000 |
| Totaux. . . | | 9 809 147 | 1 009 297 | 1 322 776 | 1 777 776 | 13 918 996 |

**Lignes des Chemins de fer concédés pour lesquelles l'Etat payait encore à la date du 1er janvier 1868, un minimum d'intérêt annuel garanti pour 50 années.**

**MININUM PAR LIGNE ET PAR JOUR — KILOMÈTRE.**

| CHEMINS DE FER ET SECTIONS GARANTIES. | Longueur en kilomètres. | Capital dont l'intérêt est garanti à 4 p. c. | Minimum de produit net garanti. Total au taux de 4 p. c. | Minimum de produit net garanti. Par jour-Kilomètre. | Montant du produit net payé. Total en 1867. | Montant du produit net payé. Par jour-Kilomètre. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Courtrai à Poperinghe et Ingelmunster à Deynze par Thielt. (A). . . . . | 69 | 10 000 000 | 400 000 | 15.88 | 190 000 | 7.54 |
| Embranchements de Walcourt à Saint-Lambert, de St-Lambert à Florennes, de Froidmont à Philippeville et de Mariembourg à Couvin. (B) . . . | 24 | 5 000 000 | 200 000 | 22.83 | 163,079 | 18.62 |
| Jonction de l'Est . . . . . . . . . | 41 | 5 000 000 | 200 000 | 13.36 | 157 697 | 10.54 |
| Lierre à Turnhout. . . . . . . . . | 37 | 4 300 000 | 172 000 | 12.74 | 172 000 | 12.74 |
| Lichtervelde à Furnes . . . . . . . | 34 | 5 000 000 | 200 000 | 16.11 | 200 000 | 16.11 |
| Tongres à Béverst et à Ans par Glons.(C). | 34 | 2 825 000 | 113 000 | 9.12 | 95 000 | 7.63 |
| Ligne de l'Ourthe. (D) . . . . . . | 65 | 20 000 000 | (2) 800 000 | 18.27 | 450 000 | 18.97 |
| Spa à la frontière Grand-Ducale . . . | 55 | | | | 350 000 | 17.44 |
| Totaux et moyennes . . . | 359 | (3) 52 125 000 | 2 085 000 | 15.91 | 1 177 776 | 13.57 |

B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

# NOTES ET OBSERVATIONS

SE RAPPORTANT AUX TABLEAUX STATISTIQUES QUI PRÉCÈDENT.

(Année 1867).

---

PARCOURS DES LOCOMOTIVES ET DES TRAINS. — TABLEAU No I.
(pages 376 et 377).

(1) *État.* — 863 kilomètres : Ce chiffre provient de rectifications faites par l'État à la suite d'un nouveau mesurage de toutes les parties du railway qui a donné une diminution de 9,239 mètres sur la longueur totale.

Les longueurs moyennes (rectifiées) exploitées comprennent :

| Chemins de fer. | Année 1867 rectifiée. | Année 1866 à rectifier. | Différence pour 1866 |
|---|---|---|---|
| Etat proprement dit . . . . . . . . . . . | 555,043 | 558,885 | — 3,842 |
| Id. Bruxelles à Louvain par Cortenbergh. . . | 23,908 | » | » |
| Mons à Manage. . . . . . . . . . . . . | 32,558 | 32,745 | — 187 |
| Dendre et Waes et Bruxelles à Gand par Alost . | 104,776 | 108,283 | — 3,507 |
| Hal à Ath . . . . . . . . . . . . . . . | 37,790 | 34,641 | » |
| Tournai à la frontière par Blaudain . . . . . | 6,642 | 6,637 | + 5 |
| Tournai à Jurbise. . . . . . . . . . . . | 46,965 | 47,506 | — 541 |
| Braine-le-Comte à Gand. . . . . . . . . . | 54,984 | » | » |
| Embranchement à la sortie de l'Allée-Verte . . | | 1,187 | — 1,187 |
| Totaux et différence. . . . | 862,666 | 789,884 | — 9,259 |

Longueur moyenne rectifiée, exploitée en 1866 . . . . . 780,625 mètres.

Les lignes de l'État proprement dit, y compris Mons à Manage, avaient donc comme longueur moyenne exploitée rectifiée, 611,509 mètres, en 1867, et 587,602 mètres en 1866.

Les lignes ajoutées à la longueur moyenne exploitée en 1866 mesurent ensemble 82 kilomètres et seulement 73 kilomètres par suite des rectifications signalées ci-dessus.

(2) *État.* — Ce chiffre se décompose ainsi : trains de voyageurs express, 952,155 kilom.; trains de voyageurs ordinaires 4,031,334 ; trains de marchandises 4,915,216, réserves et manœuvres 2,126,264 et parcours à vide 211,230 kilom.

(3) *État.* — Ce chiffre se décompose ainsi : trains de voyageurs express 923,488 kilom.; trains de voyageurs ordinaires 3,889,837 et trains de marchandises 4,841,469 kilom.; total 9,654,794 kilom. en 1867, au lieu de 10,238,221 kilom. en 1866, c'est-à-dire 583,427 kilom. de moins pour le parcours des trains en 1867.

(4) *État.* — Non compris la consommation de la machine fixe de Haut pré de 5,138 tonnes.

*Anvers à Gand.* — Le parcours kilométrique des trains a été de 321,505 kilomètres sur lesquels les calculs ont été établis et non pas de 323,410 kilomètres qui est le parcours des locomotives.

(5) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — L'exploitation de cette ligne est faite par le Grand-Central Belge depuis le 1er août 1867. La longueur moyenne exploitée a été de 55 kilomètres pour les sept premiers mois et de 38 kilomètres pour les cinq derniers.

Le chiffre 0,194 du nombre des locomotives par kilomètre se rapporte à l'année 1866.

(6) *Grand-Central Belge.* — Non compris 37 kilom. de voie fluviale. Les 487 kilom comprennent : 441 kilom. de l'année 1866, 38 kilom. pour cinq mois d'exploitation de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen et 8 kilom. pour la longueur moyenne exploitée de la ligne de Turnhout à Tilbourg, pendant trois mois.

(7) *Grand-Central.* — 15 locomotives à voyageurs, 43 locom. mixtes, 67 locom. à marchandises et de rampes, 15 locom. de gare. Le parcours moyen par locomotive a été de 21,000 kilomètres; les deux plus grands parcours ont atteint 52,835 et 52,772 kilomètres.

Le nombre moyen de locomotives en service par jour a été de 63, il avait été de 50,49 en 1866. Chaque locomotive allumée a fait un parcours moyen de 140 kilom.; ce parcours avait été de 149 kilom. en 1866.

(8) *Grand-Central.* — Y compris 36136 kilom. parcourus tant à charge qu'à vide. sur les lignes étrangères.

La répartition proportionnelle du parcours des locomotives a été pour cent kilom. savoir :

| | 1865. | 1866. | 1867. |
|---|---|---|---|
| Trains des voyageurs et mixtes | 44,23 | 42,65 | 44,26 |
| » marchandises et d'ensablement | 36,85 | 38,35 | 37,17 |
| Locomotives seules | 1,07 | 0,45 | 0,74 |
| Réserve et manœuvres | 17,85 | 18,55 | 17,83 |

Les manœuvres de gare ont été facturées au service de l'exploitation, aux mêmes prix qu'en 1866 (voir (11) page 346).

La charge réglementaire des locomotives et les statistiques de la composition des trains ont été déterminées en unités dont l'évaluation a été fixée comme suit : wagon vide, 1 unité; chargé de moins de 10 tonnes, 2 unités; chargé de 10 tonnes à 15 tonnes, 3 unités; chargé de 15 tonnes, 4 unités; chargé de 20 tonnes, 6 unités; wagon à frein pour rampes, 3 unités; voiture et wagon à 2 essieux, 2 unités; voiture et wagon à 3 essieux, 3 unités.

(9) *Grand-Central.*—Bateaux, non compris le parcours à charge et à vide des bateaux, savoir : 84002 kilom. parcourus par les bateaux à vapeur pour le transport des voyageurs et 23002 kilom. parcourus par les bateaux remorqueurs. Le nombre de bateaux en service a été de 769 pour les voyageurs et de 341 pour les marchandises. Chaque bateau à vapeur à voyageurs allumé a fait un parcours moyen de 106805 mètre; chaque bateau à vapeur remorqueur allumé a fait un parcours moyen de 72439 mètres.

Les bateaux à voyageurs ont transporté 3437843 voyageurs—kilom. et 791794 tonnes

—kilom. Les bateaux remorqueurs ont remorqué 940420 tonnes-kilom. Les bateaux à voyageurs ont transporté en moyenne par jour 254 voyageurs et 59,35 tonnes de marchandises, et les bateaux remorqueurs 67,41 tonnes de marchandises.

Les bateaux à voile ont parcouru 21813 kilom. à charge et ont transporté 28987439 tonnes — kilom. de marchandises.

(*Voitures et wagons*). = Les voitures à voyageurs ont parcouru 5607967 kilom. et ont transporté 54013171 voyageurs — kilom. Chaque voiture a parcouru en moyenne 32604 kilomètres. Les wagons à marchandises ont parcouru 28,115,118 kilomètres. Chaque wagon a parcouru en moyenne 7296 kilom. dont 4349 sur les lignes de l'administration et 2947 sur les lignes étrangères.

Le mouvement sur la voie ferrée en 1867, y compris la ligne d'Hérenthals à Turnhout, se résume en 11 trains composés ensemble de 274 unités — marchandises et de 53 unités — voyageurs parcourant tous les jours tout ce réseau ce qui revient à un seul train remorqué par 11 locomotives et composé de 27 voitures à voyageurs contenant 255 voyageurs, de 15 fourgons à bagages et de 81 wagons chargés de 10 tonnes.

(10) *Grand-Central.* — La consommation par locom. — train — kilom. a été de 14,75 kilog. charbon en 1867 ; elle était de 16,94 kilog. en 1866, et de 0,029 kilog. huile et graisse en 1867 ; de 0,028 kilog. en 1866.

Les consommations par bateau — kilom. ont été en 1867, de 38,51 kilog. charbon et de 0,052 kilog. huile et graisse.

(11) *Pepinster à Spa.* — Cette ligne est exploitée par l'Est français depuis le 20 février 1867. Sa longueur est de 11,707 mètres, ce qui a donné une moyenne de 10,105 mètres pour 1867.

Ces produits équivalant à un rendement kilométrique annuel supérieur à 30,000 francs (35,053 fr.), il a été payé à la Compagnie de l'Est, pour frais d'exploitation, 40 p. c. de la recette brute. En outre l'Est français prélève 500 fr. par an et par kilomètre pour son apport du matériel roulant.

La consommation de 18.59 se rapporte à l'année 1865.

(12) *Société générale d'exploitation,* — Y compris le premier trimestre du centre et non compris les lignes industrielles de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu pendant les trois derniers trimestres de 1867.

Nous allons donner ci-après ce qui concerne ces chemins de fer pour l'année entière.

Le service de la traction se fait sur ces deux chemins avec 26 locomotives, existantes au 1er janvier 1868.

| Lignes et périodes. | Parcours des locomotives en lieues y compris la réserve et les manœuvres. | Consommation de combustibles en tonnes. | Parcours des trains en lieues. |
|---|---|---|---|
| SAINT-GHISLAIN. | | | |
| 1er trimestre . . . . . . . | 6,539 | 447 | 5,794 3/5 |
| 2e, 3e et 4e trimestre. . . . | 20,783 2/5 | 1,202 | 18,589 4/5 |
| Total en 1867. . . . | 27,322 2/5 | 1,649 | 24,384 2/5 |
| HAUT ET BAS-FLÉNU. | | | |
| 1er trimestre . . . . . . . | 22,235 1/5 | 1,248 | 15,719 4/5 |
| 2e, 3e et 4e trimestre. . . . | 51,868 2/5 | 2,809 | 38,137 4/5 |
| Total en 1867. . . . | 74,103 3/5 | 4,057 | 53,857 3/5 |

La consommation par locomotive-kilométrique a été de 12,07 kilog. pour le réseau de Saint-Ghislain et de 10.95 kilog. pour celui du Haut et Bas-Flénu.

(13) *Société anonyme d'exploitation.* — Voir pour l'année 1866, l'observation (14) du tableau nº II, page 344.

(14) *Centre.* — Non compris 3 locomotives à terrassements.

(15) *Longueur moyenne exploitée.* — Cette longueur se décompose ainsi : Société anonyme d'exploitation, pour le 1er trimestre : 77 kilom.; le Centre, pour le même trimestre, 19 kilom.; la Société générale d'exploitation pour les trois derniers trimestres 320.46 mètres non compris 74.11 mètres pour l'exploitation du réseau de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu, pendant neuf mois, ce qui eut donné une moyenne de 394,57 mètres pour la Société générale d'exploitation seule.

(16) *Charleroi à la frontière de France.* — Non compris 1,334 kilom. parcourus avec des trains de ballast et 132,328 kilom. parcourus par des locomotives du Nord-Français, ayant remorqué des trains de voyageurs Nord-Belges, et y compris 704,030 kilom. parcourus avec des trains du Nord-Français remorqués par des locomotives Nord-Belges.

(17) *Liège à Givet.*— Non compris 7089 kilom. parcourus avec des trains de ballast.

(18) *Mons à Hautmont.* — La différence de 5 locomotives provient de la cession du réseau industriel de Saint-Ghislain à la Société des Bassins houillers du Hainaut, à partir du 1er janvier 1867.

(19) *Mons à Hautmont.* — Non compris 370 kilom. parcourus avec des trains de ballast.

*Totaux et moyennes générales.* — Non compris les chemins de fer Liégeois-Limbourgeois d'une longueur moyenne exploitée de 119 kilom. en 1867 (de 85 kilom. en 1866, voir page 190), le chemin de la jonction Grand-Ducale de 55 kilom. avec une moyenne exploitée de 47 kilom. en 1867, et les chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu de 98 kilom.

MOUVEMENT. — TABLEAUX Nos II, III et IV (pages 378 à 385).

(1) *Compagnies exploitées par l'État.* — Tabl. IV. Le mouvement se rapporte seulement aux transports sur lesquels il est attribué une part de recette à ces compagnies.

(1) *État.* — Le compte rendu de l'État donnait, en 1866, les résultats du service intérieur des voyageurs et bagages séparés des services mixtes et internationaux. Ce renseignement ne se trouve plus dans celui de l'année 1867.

Les transports au départ du service intérieur sont réunis à ceux des autres services ; les transports *à l'arrivée* des Compagnies belges et des pays étrangers en relation, sont fournis et non ceux *au départ.*

Pour les marchandises, les services mixtes avec les Compagnies sont confondus, comme les années précédentes, avec le service intérieur, mais à partir de l'exercice 1868 les résultats des différents services seront donnés séparément.

Voici quelle a été l'importance des services mixtes et internationaux, *à l'arrivée seulement,* pour les transports des voyageurs et bagages en 1867 et 1866 :

| ANNÉE 1867. | | | ANNÉE 1866. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | nombre = | 956,598 | Voyageurs | nombre = | 816,829 |
| | produit = | 2,517.295 fr. | | produit = | 1,854,079 fr. |
| Bagages | produit = | 211,921 fr. | Bagages | produit = | 168,717 fr. |

Le *départ*, en 1866, avait été de 794,776 voyageurs avec une recette de 976,222 fr. Les bagages avaient produit 89,175 francs.

*État.* — Finances. 287,634 groups de 1000 francs et au-dessous, et 549,345 groups au-dessus de 1000 francs.

(2) *Anvers à Gand par Saint-Nicolas.* — Voyageurs : Le mouvement des voyageurs comprend une seule fois les billets d'aller et retour, bien que chacun de ceux-ci ait donné lieu à deux trajets. Le nombre de billets *entiers* délivrés à des militaires doit également être doublé, chacun de ces derniers ayant voyagé avec un demi-billet.

En 1867 il y a eu 40,205 billets délivrés à des voyageurs ayant opéré un double parcours y compris 3,941 à des militaires voyageant isolément ; le nombre total en 1866 ne s'élevait qu'à 22,081 billets de voyageurs à prix réduits. Dans ces deux années les voyageurs de 3e classe représentent environ les trois quarts du mouvement total.

Animaux : Le mouvement des animaux est compté par expéditions classées en quatre catégories (voir (4) du tableau n° VII, page 350) ne se rapportant pas au classement des autres Compagnies, savoir pour 1867 : 405 expéditions de la 1re catégorie, 5,439 expéd. de la 2e catég., 2,391 expéd. de la 3e catég. et 68 expéd. de la 4e catég, en totalité 8,303 expéditions ; ce chiffre était de 10,429 expéditions en 1866, cela représentait en 1867 un minimum de 24,572 têtes et en 1866 on avait eu un mouvement de 10,429 têtes de chevaux et bétail (voir (4) du tableau n° VIII, page 351, pour le service mixte).

Marchandises : La subdivision des marchandises par classes n'est pas établie par la Société.

On a construit, en 1867, dans les ateliers de la Compagnie, 2 voitures à voyageurs et 5 à marchandises.

(3) *Bruges à Blankenberghe.* — Il n'existe pas de service mixte avec d'autres compagnies pour les transports des marchandises.

Le mouvement de 139,401 voyageurs, en 1867, n'avait pas atteint le chiffre de 1865, qui s'élevait à 148,195, mais il était de 25,429 supérieur à celui de l'année 1866.

Le poids des bagages taxés au minimum et au poids, réunis, a été de 2,430 quintaux.

Dans le poids de 2,807 tonnes (2,464 + 343) de marchandises et de messageries, ne sont pas compris 366 tonnes, poids des expéditions taxées au minimum ; ce qui donne un mouvement total de 3,173 tonnes, 447 dans la direction de Bruges et 2,726 vers Blankenberghe ; la différence de 4,940 tonnes sur le chiffre de 8,113 tonnes de 1866 provient des transports exceptionnels des matériaux, destinés à la construction du perré établi à Blankenberghe par le gouvernement.

(4) *Chimay.* — Le nombre des voyageurs, qui a augmenté d'une manière notable en 1867, peut être attribué à l'abaissement du tarif de l'État.

Pour des longueurs moyennes kilométriques exploitées, égales à deux kilomètres près, ce nombre s'est élevé de 81,393 en 1866, à 110,785 en 1867.

Le tonnage des marchandises est inférieur, comparativement à 1866, par suite de la cessation de l'extraction des minerais à Momignies, de l'extinction des hauts fourneaux de Fourmies et de Trélon, et de l'état de gêne de toutes les industries.

(5) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Bagages au minimum : La grande différence existant entre le nombre de ces sortes d'expéditions, en 1866 et 1867, provient de ce qu'en 1867, la taxe au minimum a été supprimée pour le service intérieur et remplacée

par la taxe au poids taxé. Les 82 expéditions de 1867, au lieu des 2,837 de l'année précédente, appartiennent uniqnement au service mixte avec l'État et avec Bruges à Blankenberghe.

La classification des marchandises en service mixte avec l'État et les Compagnies diffère de celle du service intérieur entre Gand et Bruges (voir l'observation (6) du tableau n° VII, page 350).

Les 13,459 tonnes de marchandises du service intérieur comprennent 5,243 tonnes messageries et 8,216 tonnes grosses marchandises.

(6) *Grand Central Belge.* — Voyageurs : Le nombre des voyageurs transportés à prix réduits est réparti dans les 1re, 2e et 3e classes. Des billets d'aller et retour, avec réduction de 25 p. c. sur les prix ordinaires, sont délivrés entre toutes les stations du réseau. En janvier 1868 ce nombre était de 44 p. c. du nombre total avec un parcours moyen de 18,8 kilomètres. En 1867 le parcours moyen général des voyageurs a été de 22,96 kilomètres, il avait été de 22,51 kilomètres en 1866.

Le nombre de 82,567 têtes de bétail du tabl. IV comprend 11,557 bestiaux transportés par la grande vitesse.

(7) *Jonction de l'Est.* — Manage à Piéton. — Les transports des charbons entrent pour environ 50 p. c. dans le mouvement total des marchandises; les pierres et la chaux pour 20 p. c., reste environ 30 p. c. pour marchandises diverses, grains, bois, fers, etc.

(8) *Liége à Maestricht.* — Tabl. IV. Bagages: Les 14,219 quintaux comprennent le poids de 4,739 quintaux pour 6,771 minima, les expéditions n'ayant pas la taxe au minimum pour les bagages.

Bétail : 292 expéditions en petite vitesse dont la subdivision n'a pas été donnée par catégorie.

Marchandises : L'augmentation du tonnage des marchandises en 1867 provient principalement du développement qu'on pris les expéditions des charbons vers la ligne de Venloo et vers la France.

(9) *Luxembourg.* — Tabl. IV. Bagages : Les transports au minimum comprennent 1,765 chiens pour la ligne principale et 231 chiens pour celle de l'Ourthe.

Finances : Les 41,052 groups de finances en comprennent 22,737 taxés au minimum et 18,315 taxés par 1,000 francs. Les 4,548 groups de l'Ourthe en comprennent 2,546 au minimum et 2,002 de 1,000 francs.

Marchandises expédiées au minimum, tabl. IV : Elles sont comprises dans le poids de la 1re classe, savoir ; 1,700 tonnes pour la ligne principale et 1,054 tonnes pour l'Ourthe.

Marchandises de la 4e classe et à prix réduits, tabl. IV: Les 1,200,803 tonnes comprennent 307,469 tonnes pour le service intérieur et 893,334 tonnes pour les services mixtes et internationaux.

(10) *Ligne de l'Ourthe.* — Tabl. IV : Marchandises de la 4e classe et à prix réduits, tabl. IV : Les 137,181 tonnes comprennent seulement 13,894 tonnes pour le service intérieur et 123,287 tonnes pour le service mixte et international.

Le chiffre de 9,721 tonnes indiqué à la page 277 pour l'année 1866 se rapporte au service intérieur seulement et avait été donné par erreur comme chiffre du mouvement total de la 4e classe. Les autres services mixtes et internationaux étaient, en 1866 de 79,244 tonnes ce qui donne un total de 88,975 tonnes. La recette moyenne

rectifiée de la tonne embarquée pour la 4e classe et à prix réduit est de 1,944 en 1866 et de 2,292 en 1867.

(11) *Hainaut-Flandres.* — La statistique du mouvement ne donne que la classification des voyageurs pour le 1er trimestre.

*Centre.* — Le nombre des expéditions au minimum ne comprend pas celui du 1er trimestre qui n'a pas été donné par la Compagnie.

(12) *Lignes Nord-Belges.* — La classification des marchandises est divisée en deux grandes catégories : transports à *grande vitesse* et transports à *petite vitesse*.

RECETTES. — TABLEAUX Nos V, VI et VII (pages 386 à 393)

(1) *Compagnies exploitées par l'État.* — Tabl. VII : La recette est la part affectée à la Société et non pas la recette brute totale. La recette de la Société de Tournay à Jurbise ne comprend pas celle de Landen à Hasselt qui a été de 123,224 fr. en 1867.

(1) *État.* — Dans la comptabilité, les recettes du service intérieur sont confondues avec celles du service mixte avec les compagnies; pour l'année 1868 ces services sont séparés comme aux compagnies.

Produit de la tonne embarquée : Ce produit a été, en 1867, de fr. 3,00 seulement; il avait été de 3,03 en 1866; de 3,16 en 1865; de 3,44 en 1864 ; de 3,74 en 1863; de 3,84 en 1862; de 4,04 en 1861 ; de 4,07 en 1860; et de 4,26 en 1859; soit une différence de 1,26 ou de 29,58 p. c. entre le dernier chiffre et celui de 1867. Appliqué au mouvement des 6,502,057 tonnes de grosses marchandises transportées en 1867, cette réduction présente pour le public une économie de 8,192,592 francs.

Recettes extraordinaires : Cette somme (service intérieur 243956 francs ; services mixtes et internationaux 922,223 francs) se décompose comme suit :

| | Francs. |
|---|---|
| Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords | 1498 |
| Dépôt de bagages dans les stations | 10907 |
| Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt | 56800 |
| Frais de grue, engins, chargement et déchargement | 4539 |
| Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation | 7095 |
| Usage des voies, stations et quais | 109988 |
| Parcours des wagons sur les embranchements particuliers | 241137 |
| Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations | 652141 |
| Surtaxes non remboursées | 3379 |
| Déclarations en douane | 42891 |
| Recettes diverses | 35793 |
| Total | 1166179 |

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — Tabl. VII. La recette de 65,189 fr. pour les transports des houilles, comprend 32,302 fr. en service intérieur et 32,887 fr. en service mixte et international.

La statistique n'a pas été tenue pendant les sept mois d'exploitation de 1867, pour le détail de la recette des voyageurs, des animaux et des marchandises.

(2) *Anvers à Gand par Saint-Nicolas.* — La recette des finances et des équipages est comprise dans la recette des marchandises.

La recette totale de 16,151 fr. des animaux taxés par tête se subdivise comme suit : 1re catégorie 2,397 fr.; 2e catégorie 10,346 fr.; 3e catégorie 3,348 fr. et 4e catégorie 60 fr. (voir (4) du tableau VII, page 350).

Marchandises : Elles ne sont pas subdivisées par classes dans la comptabilité de la Compagnie.

Recettes extraordinaires : Y compris 3,411 fr. pour location de terrains et herbages.

Service mixte : Voir l'observation (4) du tableau VIII, page 351.

(3) *Bruges à Blankenberghe.* — Il n'existe pas de service mixte pour le transport des marchandises avec d'autres compagnies.

Voyageurs : la recette des voyageurs a dépassé de 20,364 fr. celle de l'année 1866 sans atteindre encore celle de l'année 1865, qui était de 111,804 fr. au lieu de 103,770 fr. Le produit moyen par voyageur a été de fr. 0,745 en 1867 et de fr. 0,73 en 1866.

Marchandises : La diminution de la recette des marchandises, comparée à celle de 1866, provient des transports exceptionnels de l'année précédente, nécessités pour les travaux exécutés par le gouvernement à Blankenberghe.

Recettes extraordinaires : La somme de 8,985 fr. est le produit de la traction des marchandises de Bruges État, au bassin du Commerce et de location diverses.

(4) *Chimay.* — Il y a eu augmentation dans la recette des voyageurs, par rapport à 1866, mais une diminution plus forte que cette augmentation dans le produit des marchandises par suite de la stagnation des affaires.

(5) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Tabl. VII. Marchandises : Les 43,979 fr. sont le produit du service mixte dont le tarif est en rapport avec celui de l'État et les 24,396 fr. joints aux 27,155 fr. de messagerie, soit 51,551 fr., sont le produit du service intérieur, dont la classification des marchandises diffère de celle des autres compagnies (voir l'observation (6) du tableau nº VII, page 350).

(6) *Grand-Central Belge.* — La recette des voyageurs transportés à prix réduit est répartie dans les 1re, 2e et 3e classes.

Le produit moyen général d'un voyageur qui était de 1.06 avant l'application du tarif réduit de l'État, de mai 1866, étant descendu, en avril 1867, à 0.71, l'administration a rétabli ses anciens prix de 8, 6 et 4 centimes par kilomètre, à partir du 1er octobre 1867.

En janvier 1868, le prix moyen était de nouveau 1.06 après avoir même atteint 1.08 en octobre 1867. Le prix moyen par voyageur, pour l'année 1867, a été de 3.84 en 1re classe ; 1.67 en 2e classe et 0,73 en 3e classe. Ces prix avaient été de 3.98 ; 1.78 et 0.87 en 1866, ce qui donne une moyenne, par voyageur, de 0.98 en 1867 et de 1.05 en 1866, sans distinction de classe de voiture.

Le produit moyen par kilomètre parcouru et par an, s'est élevé pour les voyageurs à 107,346 fr. en 1867 ; il n'avait été que de 89,476 fr. en 1866. Le produit de la tonne des bagages a été de 41.82 fr. en 1867 et de 40.13 fr. en 1866; la tonne des marchandises en grande vitesse a produit 23.70 fr. en 1867 et 21.53 fr. en 1866, et celle des marchandises à petite vitesse 1.82 fr. pour chacune de ces deux années. Le produit d'un équipage a été de 36.15 fr. en 1867 et de 37.91 fr. en 1866; la tête de bétail a donné 1.07 fr. en 1867 et 1.44 fr. en 1866 (Le détail par catégorie de transport des animaux n'a pas été donné par la Compagnie,)

Train kilomètre : Le bénéfice par train kilomètre a été de 1.83 en 1867 et de 1.73 en 1866.

(8) *Liége à Maestricht.* — Tabl. VII. Bagages : y compris 102 fr. pour le transport de 121 chiens.

Total général des recettes : La somme de 59,319 fr. ne comprend pas la recette des télégraphes ; en y ajoutant ce produit on a une recette de 624,347 fr., porté au tableau n° XI, page 401. Pour l'année 1866 on n'avait pas non plus compris, page 295, le produit des télégraphes dans le total général de 521,931 fr., porté à 541,711 fr. au tableau n° XI.

Les recettes ont presque doublé depuis 1862, époque de l'ouverture de la ligne, elles ont monté de 341,586 fr. à 624,347 fr., y compris la recette des télégraphes.

Les recettes des marchandises, finances et équipages qui étaient de 86,461 fr., en 1862, avaient atteint un chiffre de 247,088 fr. en 1867, soit presque triple. Le produit moyen de la tonne embarquée est descendu de fr. 1.87 en 1863 à 1.25 en 1867 ; ce produit a constamment diminué à cause du développement progressif des expéditions de Jupille et de Wandre vers Liége, expéditions qui ne parcourent qu'une petite partie de la ligne.

Le coût du train-kilomètre, depuis 1862, est resté à peu près invariable à fr. 2.09 en moyenne, tandis que le produit du train-kilomètre s'est accru de fr. 2.364 en 1862 à fr. 3.67 en 1867.

(9) *Luxembourg.* — Tabl. VII. Bagages. Les chiens entrent pour 2,346 fr. dans la recette au minimum de la ligne principale et pour 405 fr. dans celle de l'Ourthe.

Marchandises : La recette des transports des marchandises taxées au minimum est comprise dans celle de la 1re classe pour 17,434 fr. pour la ligne principale.

Le coût par train-kilomètre a été de 0.725 en 1867.

Recettes extraordinaires : La somme de 73,520 fr. se décompose ainsi : Produits extraordinaires 36,651 fr., produit des transports en service 14,400 fr. Location de terrains 8,777 fr., et parcours effectué sur la ligne Grand-Ducale dans le 1er trimestre de 1867, une somme de 13,692 fr.

La recette totale de 8,075,671 fr. comprend 7.098,649 fr. pour la ligne principale de Bruxelles à la frontière (219 kilomètres) et 977,022 fr. pour la ligne Grand-Ducale, située entre Bettingen et Wasserbillig, de 56,212 mètres et seulement 52 kilomètres pour la moyenne exploitée en 1867, la traction par la Compagnie du Luxembourg ayant commencé le 20 février 1867.

Nous allons donner séparément le relevé des recettes de ces deux lignes.

| Recettes (en francs) : | Luxembourg. | Grand-Ducale. | Total. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 1,657,452 | 127,660 | 1,785,112 |
| Bagages | 63,977 | 5,311 | 69,288 |
| Équipages et animaux | 112,979 | 17,349 | 130,328 |
| Marchandises et finances | 5,191,001 | 826,422 | 9,568<br>6,007,855 |
| Recettes extraordinaires | 73,240 | 280 | 73,520 |
| Totaux | 7,098.649 | 977,022 | 8,075,671 |

(11) *Flandre occidentale* — Il manque, du 1er trimestre, le détail de la recette de 532 fr., pour le transport des voyageurs, 38 fr. pour les bagages, 23 fr. pour les animaux et 10,170 fr. pour les marchandises et articles de messagerie.

*Hainaut-Flandres.* — Il manque du 1er trimestre, le détail de la recette de 365 fr.

pour le transport des animaux et de 47,147 fr. pour les marchandises et articles de messagerie.

*Centre.* — Les frais accessoires des marchandises du 1er trimestre sont compris dans la recette de la 3e classe du tarif.

(12) *Lignes Nord-Belges.* — La subdivision des marchandises est donnée seulement en deux catégories : transports en *grande vitesse* et transports en *petite vitesse.*

(12) *Mons à Hautmont.* — La recette des voyageurs de 225,709 fr. est, non compris 10,154 fr, perçus pour le transport des voyageurs sur les 1,420 mètres qui séparent Quévy de la frontière.

TABLEAU No XII, (pag. 400 et 401).

*État.* — Les recettes par kilomètre ont été calculées en prenant la longueur des lignes de l'État proprement dit réunies à celle de Mons à Manage seulement.

*Liége à Maestricht,* — Les recettes totales de 624,347 fr., pour 1867, et de 541,711 fr. pour 1866 comprennent le produit des télégraphes qui a été ajouté aux recettes extraordinaires, tandis qu'il ne figure pas dans les recettes totales de 593,109 fr., portées au tableau no VII, page 393, pour 1867, et de 521,923 fr. du tableau no XIV, page 295 pour 1866.

Les calculs par kilomètre exploité et par train kilomètre ont été établis en se basant sur les recettes y compris celle des télégraphes.

DÉPENSES. — TABLEAU No XIII (page 404 à 407).

*État.* — Voir le détail des dépenses au tableau no XVI page 410.

*Aix la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — La somme de 197,214 fr., de l'entretien du matériel, comprend 74,646 fr. pour redevance pour usage du matériel employé en service mixte.

*Anvers à Gand par St-Nicolas.* — La somme de 139,472 fr. du service des transports, comprend 29,548 fr. pour frais de cammionnage et 34,340 fr. pour frais de passage de l'Escaut.

*Grand-Central Belge.* — La dépense de la traction de 1,359,661 fr. comprend 148,525 fr. pour frais de navigation et 54,562 fr. pour l'entretien des bateaux.

*Luxembourg.* — La dépense d'entretien du materiel pour la ligne Grand-Ducale est comprise dans la dépense de la traction. La somme de 52,956 fr. portés comme dépense de l'administration Grand-Ducale comprend 22,826 fr. pour intérêts, commissions et agio.

*Pepinster à Spa.* — La dépense de la voie et des bàtiments comprend 19,966 fr. pour réfection de la voie et 116,353 fr. pour la subvention stipulée à l'article 2 de la convention du 11 octobre 1861.

SOCIÉTÉ ANONYME ET GÉNÉRALE D'EXPLOITATION. — TABLEAU No XV (pages 408 et 409),

*Société anonyme et générale d'exploitation.*— Le total général des recettes porté à la page 393 du tableau no VII, 5,212,732 francs (non compris les deux chemins de fer industriels) été rectifié dans le tableau no XV et augmenté d'une somme de 19,801 francs ainsi répartie : 7,868 fr. à la Flandre Occidentale; 277 fr. à Gand-Selzaete; 4,172 fr. à Hainaut-Flandres; 7,522 fr. à Lichtervelde à Furnes et 38 fr., mais en moins, à Tamines-Landen. Ces différences, sauf la dernière, ont été relevées dans le 1e trimestre de l'année.

Par services on a obtenu les augmentations suivantes : 9860 fr. aux voyageurs pour

5315 voyageurs en plus à la Flandre Occidentale et 5723 voyageurs en plus à Lichtervelde à Furnes; 171 fr. aux bagages; 214 fr. aux équipages; 1642 fr. aux messageries, 8014 fr. aux marchandises et 100 fr., mais en moins, aux recettes extraordinaires, cette dernière rectification est faite sur les 3 derniers trimestres, la recette portée à 615 francs était de 515 francs pour Gand à Selzaete Lokeren.

Une recette de 47147 fr. pour messagerie et marchandises, non détaillée par la Société de Hainaut-Flandres, a été portée en entier à l'article marchandises; il en a été de même pour une somme de 10170 francs à la Flandre Occidentale.

Voici le résumé des recettes brutes des Sociétés anonyme et générale d'exploitation pour l'anné 1867 :

| | | |
|---|---|---|
| Société anonyme d'exploitation, le 1er trimestre de 5 compagnies | | fr. 726,061 |
| Evaluation de la garantie d'intérêt de l'État (1er trimestre) | | 95,000 |
| Société générale d'exploitation les 3 derniers trimestres. | les 5 compagnies ci-dessus et le Centre | 4,141,807 |
| | ligne de Saint-Ghislain | 497,683 |
| | id. du Haut et Bas-Flénu | 953,772 |
| Produit des décomptes du matériel | | 106,866 |
| Evaluation de la garantie de l'État (pour 9 mois) | | 297,000 |
| Total des Sociétés anonyme et générale d'exploitation | | fr. 6,818,189 |
| Recette brute du 1er trimestre 1867. | Centre et Beaume à Marchienne | 364,665 |
| | Saint-Ghislain | 160,982 |
| | Haut et Bas Flénu | 387,763 |
| Total général des recettes de l'année entière | | 7,731,590 |

PROFITS ET PERTES. — TABLEAU N° XIX (pages 414 à 417).

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — Col. 3. Y compris 270,000, reçu du Grand-Central pour les mois d'août à décembre 1867.

Col. 5. 63,777 fr. pour bénéfice de la houillère de Kerchrath et 23,894 fr. pour transport de charbon de Bergish et Märkisch.

Col. 11. Compris dans la somme de 448,226 fr., laquelle comprend également des coupons arriérés.

(2) *Anvers à Gand par Saint-Nicolas.* — Col. 8. Intérêts et frais de banque, plus 5,000 fr. pour transformation du bateau à vapeur.

(3) *Chimay.* Col. 5. Intérêts sur cession d'obligations, 16,827 fr.; vente de vieux matériaux, 2,071 fr.

Col. 8. Intérêts et escomptes sur comptes courants.

(4) *Eecloo à Bruges.* — Col. 1. Le bénéfice reçu de la Société de Gand à Eecloo est de 25,850 fr., dont on a déduit 6,520 fr. pour frais d'administration, etc.

Col. 8. Perte subie sur 1,000 obligations reçue d'Eecloo à Gand à valoir sur le prix du matériel.

(5) *Grand-Central Belge, exploitation commune.* — Col. 2. Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Part fixe de l'Entre-Sambre et Meuse | fr. | 1,035,000 |
| Id. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht | » | 137,658 |
| Id. de Landen à Hasselt | » | 48,121 |
| Id. de l'Est-Belge | » | 1,113,129 |
| Id. d'Anvers à Rotterdam | » | 2,055,480 |
| Total | » | 4,389,388 |

Col. 5. Produit de l'emploi réciproque du matériel roulant.

Col. 8. Y compris 163,637 fr. pour escomptes, commissions et intérêts.

Col. 9. Y compris 41,507 fr. pour redevance payée à la Cie du Nord de la Belgique pour la ligne de Turnhout à Tilbourg.

(6) *Anvers à Rotterdam*. Col. 5. Excédant disponible sur les exercices antérieurs

Col. 8. Cette somme comprend 84,690 fr., pour escomptes, commissions et intérêts; 27,020 fr. pour frais généraux; 160,820 fr., prélèvement pour les dépenses de 1er établissement sur la part des bénéfices de l'Est-Belge; 128,514 fr. pour prévision du chef des avances faites à la Cie d'Aix-la-Chapelle à Landen.

Col. 9. Location de la ligne d'Anvers à Hasselt, 533,386 fr.; exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, 6,500 fr.; redevance pour usage de voies, etc., appartenant à d'autres administrations, 32,896 fr.

(7) *Est-Belge*. — Col. 3. Cette somme diffère de 181,566 fr. avec celle renseignée au renvoi (5), qui résulte des comptes publiés par Anvers à Rotterdam.

Col. 8. Y compris 10,000 fr. à valoir sur l'amortissement de la garantie d'intérêt due à l'État; et 54,758 fr. pour escomptes, commissions et intérêts sur comptes courants.

(8) *Entre-Sambre et Meuse*. — Col. 5. Dividende attribué aux actions rachetées.

Col. 17. Somme affectée au rachat d'actions primitives.

(9) *Liégeois-Limbourgeois* — Col. 3. Redevance payée par la Cie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, qui encaisse à son profit la garantie du minimum d'intérêt de 113,000 francs.

Col. 5. Complément de la redevance payé par MM. Bischoffsheim et de Hirsch.

(10) *Liége à Maestricht*. — Col. 7. Voir le renvoi (47), page 363.

(11) *Lierre à Turnhout*. — Col. 5. Intérêts 3 p. c. sur fonds de réserve, 4,408 fr.: intérêts sur l'encaisse, 8,314 fr.; escompte des coupons d'intérêts, 2,442 fr.; bail 13,098 fr.

Col. 7. Le solde antérieur a été ajouté au fonds de réserve.

(12) *Luxembourg*. — Col. 2. Part de recettes revenant à la Cie Guillaume-Luxembourg, soit 215,946 fr. pour le 1er semestre, et 223,714 fr. pour le second semestre.

Col. 5. Fr. 14,331, bénéfices du canal se décomposant comme suit : Droits de navigation 44,658 fr.; locations et ventes diverses 2,986 fr.; dépenses d'exploitation 33,313 fr.

La somme de 24,256 fr. (même col. 5), représente l'attribution pour l'apport du matériel roulant.

Col. 8. Le somme de 351,699 fr. comprend : dépenses des semestres antérieurs 75,069 fr.; intérêts, commissions 191,304 fr.; remboursement à l'État à valoir sur la garantie du minimum d'intérêt reçu, 52,430 fr.; amortissement des 2/3 de 5 années de frais de surveillance payés à l'État en 1866 20,000 fr.; amortissement des 2/3 du coût de réparations extraordinaires 12,898 fr.

(13) *Pépinster à Spa*. — Col. 3. Cette somme se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Recettes de l'exploitation du 1er janvier au 18 février 1867 . . . | fr. | 22,713 |
| Quote-part dans les recettes de l'exploitation par l'Est français. . | » | 239,201 |
| Produits extraordinaires . . . . . . . . . . . . . . . | » | 1,249 |
| Produits de la vente du matériel, d'objets de magasin et divers. . | » | 122,425 |
| Ensemble. . . | fr. | 385,588 |
| Dépenses d'exploitation 35,232 fr.; réfection de la voie 19,966 fr.; à-compte sur la subvention du 11 octobre 1861, 116,353 fr. . . . | » | 171,551 |
| Reste net. . . | fr. | 214,037 |

(14) *État belge.* — Col. 2. La quote-part à déduire se décompose comme suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dendre et Waes | fr. | 1,619,723 | 3,372,307 | 4,044,637 |
| Tournai et Jurbise | | 917,438 | | |
| Hal à Ath et Tournai à la frontière | | 418,105 | | |
| Braine-le-Comte à Gand | | 417,041 | | |
| Mons à Manage (redevance fixe) | | | fr. 672,330 | |

Col. 5. Produits indirects du chemin de fer se décomposant comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Location de terrains, herbages, vidanges et bâtiments | fr. | 24,394 |
| Id. de cafés restaurants | » | 55,097 |
| Droit d'apposer des affiches et de vendre des journaux | » | 12,752 |
| Vente de terrains, de matériel hors d'usage, d'objets non réclamés, d'arbres, plantations et herbages | » | 71,231 |
| Droit de magasin à l'entrepôt du Petit Bassin, à Anvers | » | 190 |
| Deuxième et dernier à-compte versé par la ville de Gand sur les 200,000 francs qui leur ont été avancés en 1848 | » | 20,000 |
| Argent non réclamé | » | 1,160 |
| Total | fr. | 184,824 |

Col. 7. Le solde antérieur de 15,755,826 fr. est augmenté des dépenses d'exploitation des années antérieures liquidées en 1867, savoir de : 1,898 fr. pour 1862; 41,032 fr. pour 1863 ; 40,380 fr. pour 1864 ; 68,078 fr. pour 1865 et 105,304 fr. pour 1866.

Col. 8. Les dépenses diverses se décomposent comme suit :

Frais d'amortissement 17,826 fr. ; frais autres que ceux d'amortissement 26,374 fr. ; et 360,978 fr. pour excédant du prix de rachat des titres à 4,183,718 fr. sur la valeur d'émission de fr. 3,822,740 fr., et ce, non compris 17,512 fr. attribués à la ligne de Mons à Manage.

Col. 10. Non compris 654,818 fr. qui, avec les 17,512 fr. forment la redevance ou part fixe des bénéfices attribuée à la société de Mons à Manage.

Col. 11. Valeur au taux d'émission des capitaux rachetés, non compris la partie de la redevance de Mons à Manage de 17,512 fr.

Col. 19. Ce solde se décompose comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Dû au trésor public pour avances | fr. | 14,544,296 |
| Frais d'exploitation en 1835-1836 | » | 700,979 |
| Ordonnances prescrites | » | 16,924 |

Et si on y ajoutait 1,141,797 fr. pour une partie des intérêts semestriels afférents à 1867 et payables en 1868, on obtiendrait 16,403,996 fr. pour déficit au 31 décembre 1867 après le prélèvement de l'amortissement effectué.

(15) *Dendre et Waes.* — Col 3. Une partie est portée par prévision par la société parce que tous les comptes ne lui sont pas encore remis au moment de la clôture du bilan.

Col. 5. Solde à nouveau reporté 1,383 fr. ; transfert d'actions et intérêts 1,150 fr.

Col. 8. Frais généraux 17,798 fr.; intérêts en compte courant 1,400 fr. ; Lokeren à Zelzaete, suivant convention du 2 janvier 1864, 1,173 fr.

(16) *Tournai à Jurbise.* — Col. 8. Indemnité du conseil 17,000 fr. ; frais de direction 15,000 fr. ; frais généraux 28,116 fr. (y compris la patente).

(17) *Braine-le-Comte à Gand.* — Col. 3. Compris 53,788 fr. pour rectifications de recettes réclamées à l'État.

Col. 5. Décompte avec l'entrepreneur général pour le mois de janvier 1867 non compris la partie des rectifications réclamées à l'État pour le mois de janvier.

(18) *Centre.* — Col. 3. Y compris 1,048,419 fr. reçus des Bassins houillers, en vertu de la convention du 30 mars 1867.

Col. 5. Intérêts, escomptes, etc.

Col. 8. Location de matériel 28,000 fr. Solde de réparations de matériel pendant les années antérieures 19,350 fr.; frais judiciaires et honoraires d'avocats 2,936 fr.; frais divers, intérêts, commissions 231,200 fr.

(19) *Beaume à Marchiennes.*—Col. 3. Y compris 290,331 fr. reçu des Bassins houillers.

Col. 8. Location de matériel, intérêts, escomptes et commissions.

Col 19. Le solde appartient à la Cie du Centre qui possède toutes les actions de Beaume à Marchiennes. (Voir page 129.)

(20) *Flandre occidentale.* — Col. 17. Somme affectée au rachat d'actions primitives.

(21) *Hainaut et Flandres.*— Ce compte ne nous a pas été communiqué. Voir plus loin aux tableaux des bilans et page 384 du premier annuaire et pag. 169 du présent annuaire.

(22) *Société générale d'exploitation.* — Col. 1 et 3. Y compris 106,866 fr. de recettes pour emploi réciproque du matériel.

Col. 2. Cette somme se subdivise comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Payé à la Société anonyme d'exploitation . . . . . . . . . | fr. | 822,000 |
| Id. id. des Bassins houillers du Hainaut . . | » | 1,607,895 |
| Payé directement par la Société générale d'exploitation pour intérêts de titres. . . . . . . . . . . . . . . . . . | » | 263,898 |
| Total. . . | fr. | 2,693,793 |

La Société générale n'a de rapports qu'avec les deux sociétés anonymes d'exploitation, et des Bassins houillers, *seules* chargées de servir aux compagnies, par elles reprises, les redevances ou rentes consenties par contrat.

Les sociétés qui ont affaire directement à la Société générale sont celles de Hainaut et Flandres, Manage-Wavre, Pieton, Tamines à Landen et Ostende à Armentières.

Les compagnies en rapport avec la Société anonyme d'exploitation sont : la Flandre occidentale, Lichtervelde à Furnes, Gand et Lokeren à Zelzaete et l'Ouest de la Belgique. Les compagnies payées par la Société des Bassins houillers sont : Le Centre, Frameries à Chimay, Saint-Ghislain et le Haut et Bas-Flénu.

Les titres de ces sociétés offrent donc, pour ainsi dire, une double garantie.

Col. 4. Bénéfice de batelier de Tubize 40,007 fr.; intérêts, commissions, etc., 468,435 fr. Bénéfices de négociations et réalisations diverses 2,915,282 fr.

Col. 5. Intérêts, commissions, etc., 6,636 fr.; amortissement des travaux exécutés sur les lignes du Centre 39,743.

Amortissement sur la valeur de l'outillage des ateliers de Tubize et de la Sambre 20,939 fr.; amortissement de 5 p. c. sur la valeur des immeubles de Tubize et de la Sambre 33,952 fr.

Col. 17. Fonds de prévision 2,500,000 fr.; fonds de réserve 94,970 fr.

(23) Les comptes de profits et pertes de ces sociétés ne nous ont pas été communiqués.

(24) *Charleroi à la frontière de France.* — Col. 5. Provient de 32,305 fr. pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés par l'administration centrale et dont on a déduit 4,971 fr. pour intérêts sur cautionnements et commissions sur paiement de coupons et remboursements d'obligations Nord Belge.

Col. 8. Retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

Col. 11. L'amortissement est compris avec les intérêts.

Col. 15. Pour la somme de 271,276 fr. voir renvoi (55) page 364.

(25) *Liége à Namur et Givet.* — Col. 5. Provient de 30,958 fr. pour intérêt à 5.73 p. c. bonifiés par l'administration centrale et de 900 fr. pour dividende du pont de Namèche, dont on a déduit 13,682 fr. pour intérêts sur cautionnements et commission sur paiements de coupons et remboursement d'obligations Nord Belge.

Col. 8. Retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

Col. 10. La somme de 748,606 fr. comprend l'amortissement.

Col. 15. Voir renvoi (55) page 364.

(26) *Mons à Haumont.* — Col. 3. Les 390,000 fr. sont relatifs à la partie française; cette subdivision est pour ordre d'après le compte de la compagnie Nord Belge. — La somme de 137,780 fr. comprend les 350,000 fr. reçus de la société des Bassins Houillers du Hainaut, pour prix du bail de la ligne de St-Ghislain.

Col. 5. Provient de 13,021 fr. pour intérêts à 5 p. c. des sommes restant à verser pour reprise du matériel de la ligne de St-Ghislain et 5,093 fr. pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés par l'administration centrale, dont on a déduit 4,215 fr. pour intérêts sur cautionnements et commission sur paiement de coupons et remboursement d'obligations Nord Belge.

Col. 8. 7,613 fr. pour frais d'administration et frais généraux de la société anonyme; 3,201 fr. pour retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

Col. 11. L'amortissement est compris avec les intérêts.

Col. 15. Voir renvoi (55) page 364.

(27) *Nord Belge.* — Comptabilité centrale.

Col. 10 et 11. L'amortissement des 350 obligations Nord Belge, est déduit de la colonne 10 et ajouté à la colonne 11 pour les trois lignes Belges.

Col. 15 et 17. Le prélévement pour le fond de réserve des lignes Nord Belge est déduit de la colonne 15 et ajouté à la colonne 17 pour les trois lignes Nord Belge; en 1866 ce prélévement a été de 48,658 fr.

BILAN (*actif*). — TABLEAU N° XX. (Pages 418 à 421).

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen.* — Col. 3. 5. Voir les renvois (11) (12) page 364.

Col. 10. Valeur des obligations de la 3me émission à placer.

Col. 11. Valeur du charbon en magasin.

(2) *Anvers à Gand.* — Col. 10. Valeur de 103 actions ordinaires et de 1 action privilégiée de la Cie avec intérêts échus.

(3) *Bruges à Blankenberghe..* — Col. 3. Cette somme se décompose comme suit : route, terrains, terrassements, ouvrages d'art et plantations 1,108,395 fr.; voie ferrée, billes, rails et accessoires 503,261 fr.; stations, magasins, bâtiments et ateliers 26,222 fr.; prolongement vers Heyst 58,981 fr.

Col. 5. Matériel de transport 259,966 fr.; matériel fixe 13,263 fr. ustensiles et outils divers 12,764 fr.

Col. 10. Actions 207,500 fr.; obligations 270,000 fr.; cautionnements déposés à la Banque Nationale 39,964 fr.;

(4) *Chimay.* — Col. 10. Versements arriérés sur actions 350 fr.; actions 69,000 fr. obligations 9e série 536,700 fr.

(5) *Grand-central Belge, exploitation commune.* Les longeurs et les moyennes par kilomètre, comprennent Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen, etc.

Col. 3. Y compris 1,575,830 fr. pour l'atelier central de Louvain.

Col. 10. Valeur des titres déposés par une partie du personnel pour son cautionnement.

Col. 11, Y compris 289,401 fr. pour travaux en cours d'exécution à l'atelier central de Louvain.

Col. 15. Cette somme se décompose comme suit : Cie d'Anvers à Rotterdam 1,154,169 fr.; Cie d'Aix-la-Chapelle à Hasselt 132,342 fr.; administration en relation 390,082 fr.; particuliers 1,305,310 fr.; ordonnances à encaisser 956 fr.; Nord de la Belgique 1,789 fr.

(6) *Anvers à Rotterdam.* — Le bilan renseigne la somme de 18,068,002 fr. pour premier établissement, laquelle se décompose comme suit pour la justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la société.

| | | |
|---|---|---|
| *a.* Dépense de construction et diverses d'Anvers à Rotterdam. . fr. | | 12,107,557 |
| *b.* Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Rotterdam, évalué approximativement à. . . . . . . . . . . . . . . » | | 3,400,000 |
| *c.* Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Hasselt. . . . » | | 1,805,409 |
| *d.* A valoir sur le forfait des dépenses du Grand-central Belge . . . . . . . . . . . . . . . fr. | 7,000,000 | |
| Moins les sommes reçues de l'Est Belge pour ces dépenses . . . . . . . . . . . . . . . . » | 5,677,518 | » 1,322,482 |
| Ensemble dépenses brutes . . . . . . . . | | 18,635,448 |

Dont il a été déduit lors de la formation des bilans, voir page 366 :

| | | |
|---|---|---|
| *e.* Amortissement de 176 obligations d'Anvers à Hasselt, 3 p. c. . . . . . . . . . . . . . . . . . . » | 48,840 | |
| Amortissement effectué en 1866. — Anvers à Rotterdam, 74 oblig. 5 p. c. » | 74,000 | |
| Id. id. 13 » 3 p. c. » | 3,590 | |
| Anvers à Hasselt, 18 » 3 p. c. » | 5,292 | |
| *f.* Amortissement effectué en 1867 : | | |
| Anvers à Rotterdam, 78 obligations, 5 p. c. . . . . » | 78,000 | |
| Id. id. 18 » 3 p. c. . . . . » | 5,400 | |
| Anvers à Hasselt, 18 » 3 p. c. . . . . » | 5,400 | |
| Ensemble. . . fr. | 220,522 | |
| *g.* Solde de la subvention de l'Est belge. . 73,884 ; Amortissement prélevé en 1856-1858 sur les bénéfices de l'exploitation . . . . . . . . 273,040 | 346,924 | |
| | | 567,446 |
| Reste comme au bilan de la société. . . fr. | | 18,068,002 |

Ce compte a en outre été débité et crédité de fr. 79,464 pour 276 obligations jusqu'au 31 décembre 1865 et de

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Fr. 12,500 | pour 25 | obligations en | 1866 | (Anvers à Rotterdam.) |
| 30,060 | » 80 | » | 1866 | (Anvers à Hasselt.) |
| 6,600 | » 22 | » | 1867 | (Anvers à Rotterdam.) |
| 25,200 | » 84 | » | 1867 | (Anvers à Hasselt.) |

Col. 10. 91 14/20 obligations 3 p. c. 1re série 25,218 fr.; plus 1,322,482 fr. Voir (6) *d*, ci-dessus.

(7) *Anvers à Hasselt.* — Col. 3. Voir col. 10 et 11 du bilan passif, tableau XXI et le renvoi (31), page 366 où les sommes de 5,705,324 fr. et 3,510,328 fr. sont remplacées par 9,810,300 fr. et 111,430 fr. en 1867.

(8) *Turnhout à Tilbourg.* — Col. 3. Cette somme représente 10,294 1/2 obligations, à 300 francs, remboursables à 500 fr. et rapportant 15 francs d'intérêts. (Voir le tableau suivant du passif.)

(9) *Est belge.* — Le bilan renseigne la somme de 39,536,416 fr. pour premier établissement, laquelle doit se décomposer comme suit pour justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la société.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *a.* Dépenses de construction et diverses | | fr. | 25,137,027 |
| *b.* Actes à régulariser pour acquisitions de terrains | | » | 95,382 |
| *c.* Comptes à régler id. id. | | » | 32,738 |
| *d.* Prix d'acquisition de terrains et propriétés à réaliser | | » | 382,954 |
| *e.* Dépenses faites directement par l'Est belge par suite de la formation du Grand-Central belge et non comprises dans celles ci-dessus, ni dans le bilan du Grand-Central belge | | » | 731,079 |
| *f.* Matériel et mobilier | | » | 7,262,834 |
| *g.* Participation ou forfait des dépenses du Grand-Central belge : Remis à la société d'Anvers à Rotterdam suivant convention | fr. 1,894,402 | | |
| Somme portée en compte au 31 décembre 1867 et à valoir sur le forfait de 6,000,000 fr. | » 4,000,000 | | |
| | | | 5,894,402 |
| Total général | | fr. | 39,536,416 |

Col. 10. Cette somme se décompose comme suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 31 obligations à 4 1/2 p. c. | fr. | 31,000 | fr. | 8,145,402 |
| 7,362 id. 3 p. c. 3e série | » | 2,208,600 | | |
| 38 id. 3 p. c. 2e » | » | 11,400 | | |
| Plus ci-dessus renvoi (9) *g* | » | 5,894,402 | | |

(10) *Jonction de l'Est.* — Col. 10. Versements arriérés 40,187 fr. Valeurs de portefeuille 1,100 fr.

(10bis) *Manage à Piéton.* — Les actionnaires de cette société se sont réunis le 12 octobre 1868, en assemblée générale, pour ratifier une convention du 21 septembre 1868, par laquelle la Compagnie des Bassins houillers se charge des dettes de la société et garantit l'exécution du traité passé, le 15 février 1868, avec la Société générale d'exploitation, traité qui stipule une rente kilométrique de 8,500 francs la 1re année, avec une augmentation de 500 francs par an jusqu'à la 10e année, en 1876, où le montant de la rente s'élèvera à 13,000 francs pour cette année et toutes les suivantes jusqu'à l'expiration de la concession.

Cette rente permettra à la société de Manage à Piéton, de distribuer à ses actionnaires, après payement des charges sociales, un dividende de 11 fr. en 1868; 13 fr. en 1869; 16 fr. en 1870; 18 fr. en 1871; 20 fr. en 1872; 23 fr. en 1873; 25 fr. en 1874; 27 fr. en 1875; 30 fr. en 1876.

Deux cents actions restantes à la société ont été délivrées à la Société des Bassins houillers du Hainaut.

(11) *Liégeois-Luxembourgeois.* — Col. 10. Cette somme se décompose comme suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 197 | actions retenues pour travaux exécutés. . . . . . . . | | fr. | 98,500 |
| 5,187 | id. | déposées pour payement de l'entreprise générale. | » | 2,593,500 |
| 4,460 | obligations id. | id. id. id. | » | 2,238,000 |
| 1,855 | id. | en portefeullle (3e émission) . . . . . . . | » | 927,500 |
| | | Total. . . | fr. | 5,849,500 |

(12) *Liége à Maestricht.* — Col. 15. Dépenses portées en compte provisoire, voir renvoi (47) page 363.

(13) *Luxembourg* (*Gr. Comp. du*). — Col. 3. La somme de 12,233,201 se décompose comme suit : Embranchement vers Bastogne, 604,558 fr.; canal, 10,106,851 fr.; terrains et propriétés au nom de la Cie, 295,594 fr.; escompte d'obligations, 1,226,198 fr. Il n'a pas été tenu compte de ces sommes dans le calcul par kilomètre construit ou exploité.

Col. 10. Versements arriérés sur actions, 6,450 fr.; 24,905 obligations: 12,452,500 fr.

(14) *Pépinster à Spa.* — Col. 2. La moyenne de la longueur exploitée par l'Est français est de 10 k. 103.

Col. 10. Obligations à 3 p. c. 612,000 fr. ; obligations amorties, 21,000 fr.

(15) *État belge.* — Col. 3. Cette somme se décompose comme suit :

Route proprement dite, 143,927,503 fr. ; stations et dépendances, 40,964,540 fr., frais généraux, 5,426,258 fr.

Col. 5. Se rapporte au réseau entier exploité par l'État belge et ne comprend pas la valeur du matériel apporté par Mons à Manage, voir renvoi (16) ci-après.

Col. 10. Disponible sur les crédits législatifs.

Col. 11. Le compte-rendu ne renseigne pas cette valeur.

Col. 16. La décomposition de cette somme se trouve au renvoi (14) col. 19, page 451 des observations du compte profits et pertes.

(16) *Mons à Manage.* — Le matériel de la ligne de Mons à Manage lors de la cession de ce chemin de fer au profit de l'État, se composait de : 12 locomotives; 12 tenders; 24 voitures et fourgons pour voyageurs; 996 wagons à charbon et 10 wagons à frein.

D'après le rapport du Ministre des travaux publics adressé à la section centrale le 16 mars 1858, la construction du chemin de fer de Mons à Manage y compris l'achat du matériel roulant a coûté, en tout, un capital de. . . . . fr. 14,474,768

Mais pour que la voie et le matériel fussent mis en parfait état d'exploitation, il devait être employé à leur réfection une somme de » 1,251,595

De sorte que la valeur lors de la reprise par l'Etat pouvait être fixée à. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . » 13,223,173

Abstraction faite de la plus value que les réfections annuelles avaient procurée à l'immeuble et des améliorations notables que comporte la dépense présumée de 1,251,595 fr.

La dépense de 14,474,768 fr. appliquée à 33 kilomètres de voie, fait ressortir le coût d'un kilomètre à fr. 438,629; en calculant la valeur totale sur le pied du prix d'achat ou 13,223,173 fr., on trouve que l'Etat paie par kilomètre une somme de 400,702 fr.; savoir : voies et stations 212,064 fr., matériel 82,330 fr. : frais généraux 106,308 fr.

Voir pages 181, 182 et 144 du premier annuaire et les renvois (6) et (7) page 364 du présent annuaire.

(17) *Dendre et Waes.* — Col. 5. Voir renvoi (8) page 364.

Col. 15. 301,341 fr. dus par l'Etat Belge et 270,600 fr. pour le produit présumé de novembre et décembre 1867.

(18) *Hal à Ath.* — Col. 15. Dû par l'Etat Belge pour solde de compte des recettes.

(19) *Braine le Comte à Gand.* — Col. 15. Dû par l'Etat Belge pour solde de compte des recettes y compris une somme de 53,788 fr. réclamée pour rectifications des recettes.

(20) *Centre.* — Col. 5. Le matériel compris dans les dépenses de 1er établissement a été évalué à 4,251,877 fr. au 31 mars 1867 savoir : mobilier etc. 171,877 fr. et matériel de traction 4,080,000 fr.

Col. 8. Dépenses de 1er établissement se décomposent comme suit au bilan : railway et fourniture d'un premier matériel faisant partie du forfait 9,910,208 fr.; divers 311,908 fr.; frais généraux 845,767 fr. ensemble. . . . fr. 11,067,883

| | | |
|---|---|---|
| Matériel acquis par la compagnie. . . . . . . . . . . | » | 3,248,647 |
| Inventaire, mobilier, outils, etc . . . . . . . . . . . | » | 171,877 |
| Bassin d'Erquelines . . . . . . . . . . . . . . . . . | » | 290,896 |
| Gare de Sars-Longchamps, Grand-Reng et de formation . . . | » | 29,175 |
| Télégraphe et ses dépendances. . . . . . . . . . . . | » | 23,076 |
| Raccordements et embranchements. . . . . . . . . . | » | 2,354,242 |
| Travaux neufs . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | » | 184,212 |
| Travaux et agrandissement de la station de Marchiennes et travaux divers. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | » | 1,886,500 |
| Deuxième voie de Beaume à Marchiennes, agrandissement des stations et travaux nécessités par la pose de cette deuxième voie. | » | 750,965 |
| Ligne de Piéton à Leval. . . . . . . . . . . . . . . | » | 667,530 |
| Travaux divers pour le raccordement de St-Arthur et la ligne de Beaume à Marchienne . . . . . . . . . . . . . . . | » | 312,742 |
| Différence entre le cours côté au bilan et la valeur réalisée lors de la négociation des obligations de la 1re série. . . . . . . | » | 394,300 |
| Total. . . . | | 21,382,063 |

Col. 10. 6,000 Actions de Beaume à Marchiennes 3,000,000 fr. ; 11,000 actions privilégiées 5,500,000 fr. ; 20,000 obligations 7e série 5,000,000 fr. ; et cautionnement déposé au gouvernement 33,662 fr.

Col. 15. Y compris 272,180 fr. montant des obligations remboursées dont le prélèvement n'a pas encore été opéré sur le compte profits et pertes.

(21) *Flandre Occidentale.* — Col. 5. Prix coûtant du matériel dont 289,797 fr., ont été prélevés, sur les bénéfices de l'exploitation. Ce matériel ainsi que le mobilier ont été estimés à 1,578,546 fr. lors de la reprise à bail par la Société anonyme d'exploitation. La valeur du mobilier entrait pour 50,640 fr. dans la somme de 2,077,421 fr.

Col. 10. Placement.

(22) *Hainaut et Flandres.* — Col. 3 et 8. Ligne principale de St-Ghislain à Gand 27,706,055 fr. ; Basècles à Péruwelz et à la frontière 455,961 ; Péruwelz à Tournai 530,202 fr.

(23) *Société générale d'exploitation.* — Col. 3. Valeur des ateliers de Tubize 494,194 fr. et des ateliers de la Sambre 184,851 fr. sur lesquels il est amorti 5 p. c. soit 33,952 fr. ; travaux exécutés sur la ligne du Centre 39,743.

Col. 5. Cette somme fait sans doute en partie double emploi avec les sommes portées aux sociétés dont les lignes sont exploitées par la Société générale d'exploitation savoir : mobiliers des stations, outils et ustensiles 1,167,591 fr. ; matériel de traction et de transport 11,196,695 fr. ; matériel neuf 2,537,515 fr. ; amortissement à Tubize et à la Sambre sur outillage 20,939 fr.

Col. 10. 22,927 Actions non émises 11,463,500 fr. ; versements sur souscription d'actions non appelés 5,165,500 fr. ; valeurs en portefeuille 4,403,500 fr.

(24) *Tamines à Landen.* — D'après l'article 53 des statuts, le premier bilan ne doit être formé qu'à la fin de l'année pendant laquelle le terme de 90 années, durée de la concession, aura pris cours, s'il comprend au moins quatre mois.

BILAN (*passif.*) — TABLEAU N° XXI. (Pages 422 à 425.)

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Col. 3, 4. Le nombre sorti aux tirages au sort est 38 de la première émission, 9,000 thalers et 20 de la deuxième émission, 5,000 thalers.

La somme de 6,000 francs représente le montant des obligations réellement remboursées à la fin de l'année 1867 ; la plupart des autres obligations sorties ont été payées en 1868.

Col. 10. 2,556 obligations à 225 thalers et 3,249 à 100 thalers pour la 3e émission.

(2) *Grand-Central. Exploitation commune.*—Col. 3, 4, 5, 6, 10. Voir les renvois (10), (11), (12), page 369.

Col. 17. Cette somme se décompose comme suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Sommes dues pour achat de matériel payable par annuités | | | fr. | 3,092,515 |
| Ordonnances à liquider | | | » | 1,198,877 |
| Exploitations fusionnées : | | | | |
| Est belge | fr. | 1,017,056 | | |
| Hasselt à Landen | » | 48,121 | » | 1,376,684 |
| Nord de la Belgique | » | 41,507 | | |
| Aix-La-Chapelle à Hasselt | » | 270,000 | | |
| Administrations en relation | | | » | 771,612 |
| Particuliers | | | » | 460,051 |
| Cautionnements du personnel | | | » | 157,355 |
| Bénéfices à répartir par Anvers à Rotterdam | | | » | 3,168,609 |
| Total | | | fr. | 10.225.703 |

(3) *Anvers à Rotterdam.* — Col. 4. Voir (6) *e, f*, page 454, aux observations de l'actif, pour le détail de l'amortissement, savoir :

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 152 | obligations | à 5 p. c. | Anvers-Rotterdam | | fr. | 152,000 |
| 31 | id. | à 3 p. c. | id. | 207 obligations. | » | 8,990 |
| 176 | id. | à 3 p. c. | Anvers-Hasselt | | » | 59,532 |
| | | | | Ensemble | fr. | 220,522 |

Col. 17. La somme de 753,137 fr. se décompose comme suit :

Frais à liquider, 2,768 fr. ; Compagnie du Nord de la Belgique, 181,575 fr. ; Société

du chemin de fer de Turnhout, 246,607 fr. ; bénéfices attribués aux membres de l'administration 32,853 fr. ; prélèvements pour les dépenses de premier établissement sur la part des bénéfices de l'Est belge, 160,820 fr. ; prévision du chef des avances faites à la Compagnie d'Aix-La-Chapelle à Landen, 128,514 fr.

(4) *Anvers à Hasselt.* — Col. 10 et 11. 32,701 + 371 1/2 = 33,072 1/2 obligations. Voir renvoi (14), page 369.

(5) *Turnhout à Tilbourg.* — Col 10 et 11. Ce nombre a été calculé sur 31,130 mètres, à raison de 5,333 fr. 33 c., d'après la formule du renvoi (15), page 369.

(1) *Est belge.* — Col. 3 et 4. Se décomposent comme suit :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 37 obligations | de 500 fr. | à 5 p. c. | 18,500 fr. | } | 571,800 fr. |
| 935 | id. | id. 4 p. c. | 467,500 | | |
| 286 | id. | id. 3 p. c. | 85,800 | | |

Col. 17. Traites et remises à payer et créanciers divers 119,927 fr. ; garantie du minimum d'intérêt restant à rembourser au gouvernement, 106,302 fr.

(7) *Entre-Sambre et Meuse.* — Col. 3. 381 obligations à 4 p. c. et 53 à 4 1/2 p. c.

(8) *Luxembourg* (*Gr. Comp. du*). — Col. 17.

| | | |
|---|---|---|
| Salaires et états divers | fr. | 156,513 |
| Divers en compte courant | » | 505,820 |
| A. G. Arrasse, entrepreneur | » | 598,271 |
| Effets à payer | » | 4,116,059 |
| Compagnies de chemins de fer | » | 470,050 |
| En dépôt pour garantie des contrats (G. Arrasse, etc.) | » | 693,792 |
| Emprunt | » | 1,251,333 |
| Total. | fr. | 7,791,838 |

(9) *Spa à la frontière Grand-Ducale.* — Col. 11. Montant des obligations à 5 p. c. remises en paiement des travaux.

(10) *État belge.* — Col. 4. Capitaux amortis calculés d'après la valeur d'émission.

Col. 11. Cette somme se décompose comme suit :

| CAPITAL. | SOMMES RESTANT A AMORTIR : Valeurs nominales en francs. | Valeurs effectives d'après le produit de l'émission. |
|---|---|---|
| Emprunt de 1836 4 p. c. | 8,090,129 | 7,379,321 |
| Id. 1838 3 p. c. | 11,921,430 | 8,387,780 |
| Dette de 1853 4, 5 p. c. | 97,358,680 | 93,611,462 |
| Id. 1857 4, 5 p. c. | 1,312,660 | 1,319,223 |
| Emprunt de 1860 4, 5 p. c. | 4,637,555 | 4,637,555 |
| Id. 1865 4, 5 p. c. | 29,061,648 | 29,392,312 |
| Ensemble. . . fr. | 152,382,102 | 144,727,653 |
| Ressources ordinaires | 51,943,599 | 51,943,599 |
| Villes de Bruxelles et de Gand, etc. | 391,182 | 391,182 |
| Totaux. . . fr. | 204,716,883 | 197,062,434 |

Col. 14. Intérêts courus jusqu'au 31 décembre 1867, mais non encore exigibles, sur les semestres à échoir au 1er février et au 1er mai 1868, des parties non amorties des emprunts à 3 et à 4-50 p. c.

Col. 16. Voir renvoi (4), page 368.

(11) *Mons à Manage.* — Col. 1. Ces actions de 500 francs sont remboursées à 312 fr. 50. Voir page 184.

(12) *Tournai à Jurbise.* — Les actions de dividende sont rachetées au moyen des fonds d'amortissement prélevés chaque année sur les bénéfices.

(13) *Flandre Occidentale.* Col. 3 et 10. — Non compris 6000 obligations à 3 p. c. émises à 277,50 fr. en 1867 et non portées au bilan de la Société du 31 décembre 1867.

(14) *Hainaut et Flandres* col. 3 et 10.—Non compris une seconde série d'obligations de 500 fr. à 3 p. c. entièrement libérée et 45,500 obligations de 200 fr. donnant 5 francs d'intérêt par an, remboursables par tirage au sort annuel. Ces valeurs sont au bilan arrêté au 31 décembre 1868 (voir page 171).

(15) *Société générale d'exploitation*, col. 17. — Cette somme se décompose ainsi : créditeurs divers 2,717,808 fr.; créditeurs à terme 470,382 fr.; fonds de prévision 2,500,000 fr. et fonds de réserve (20 p. c.) 94,970 fr. Col. 18. Il n'a pas été effectué d'amortissement sur le capital, mais il a été prélevé les amortissements suivants : sur les travaux exécutés sur les lignes du Centre 39,743 fr.; sur l'outillage des ateliers de Tubize et de la Sambre 20,939 fr. et sur la valeur des immeubles de Tubize et de la Sambre 33,952 fr.

CAPITAL SOCIAL. — TABLEAU n° XXII (pages 428 à 429).

(1) *Anvers à Rotterdam.* — En 1866 l'intérêt de 14 francs par action a été payé en obligations au prix de 270 francs.

*Payement des intérêts, achats et ventes des obligations de la Société anonyme d'Anvers à Rotterdam. — Payement des intérêts, etc.* — Les Chefs de station payent à 3 jours de présentation les coupons d'intérêts échus qui leur sont présentés, ainsi que les obligations sorties au tirage au sort.

Les coupons sont à l'échéance du 1er novembre de chaque année et sont payables par QUINZE francs. Les obligations sorties au tirage au sort sont remboursables par CINQ CENTS FRANCS.

Tous les coupons d'intérêts échus depuis la date à laquelle les obligations sont remboursables doivent être attachés aux titres ; dans le cas où ces coupons manqueraient, il est déduit du montant à rembourser 15 francs par coupon manquant.

*Achats et ventes d'obligations.* — En cas d'ordre d'achat, les Chefs de station peuvent exiger un à compte de 30 francs par obligation à acheter, en attendant livraison des titres.

Les acheteurs doivent, outre le payement du prix fixé par le cours de la Bourse bonifier les intérêts courants, à 5 p. c. sur trois cents francs, à partir du 1er novembre précédent.

Les obligations ne sont remises aux acheteurs, que contre payement immédiat du prix de la vente et des intérêts précités.

Lorsque des porteurs d'obligations demandent que la vente en soit opérée pour leur compte, ils doivent remettre aux Chefs de station un ordre écrit de vendre : « (nombre) *obligations de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam*

*au cours de.... ou au mieux.* » C'est-à-dire au taux minimum fixé par le vendeur ou au taux qui pourra être obtenu en Bourse, à Bruxelles, sous minimum fixé. Cet ordre doit stipuler qu'il est valable pour... jours, ou jusqu'à une date déterminée.

Les signataires de l'ordre s'engagent, jusqu'à cette date, à reconnaître le vente qui aura été faite pour leur compte.

Les Chefs de station peuvent exiger le dépôt des titres à vendre, contre reçu mentionnant le nombre et les numéros des titres déposés. Les frais de courtage sont à charge des vendeurs. En cas de vente, les vendeurs doivent, en échange de la somme portée au bordereau de vente, remettre les titres au Chef de station, si le dépôt n'en a pas été exigé lors de l'ordre de vente.

(2) *État.* — Voir le renvoi (10) page 459 des observations du tableau XXI.

La recette nette (excédant du produit brut de l'exploitation sur la dépense budgétaire) ou le bénéfice net, représente en 1867, 4,841 p. c. du capital moyen utilisé. Il faut remonter à l'année 1851 où le chiffre a été de 4,19, pour avoir un résultat plus faible, en exceptant l'année 1856 dont le chiffre est de 4,61.

Par rapport au capital moyen utilisé, le produit p. c. des dix dernières années a été de 5,700 en 1858 ; 5,864 en 1859 ; 6,602 en 1660 ; 7,312 en 1861 ; 7,229 en 1862 ; 6,810 en 1863 ; 7,064 en 1864 et les chiffres du tableau n° XXII les années suivantes. (Voir tableau n° 4 page 180 du 1er Annuaire.

L'excédant de la recette sur la dépense a été appliqué comme suit, pour les trois dernières années, savoir :

| | | 1865. | 1866. | 1867. |
|---|---|---|---|---|
| | | — | — | — |
| Intérêts . . . . . . . . . . . . . . . . . | p. c. | 3,029 | 3,079 | 2,893 |
| Amortissement. . . . . . . . . . . . . . | p. c. | 1,571 | 1,169 | 1,638 |
| Frais d'amortissement . . . . . . . . . . | p. c. | 0,007 | 0,005 | 0,007 |
| Frais divers concernant les emprunts . . . . | p. c. | 0,115 | 0,024 | 0,010 |
| Versements faits au trésor . . . . . . . . . | p. c. | 2,268 | 1,094 | 0,293 |
| Totaux. . . | | 6,990 | 5,371 | 4,841 |

(3) *Mons à Manage.* — Les 26,595 actions primitives, bien qu'émises à 500 francs ne sont remboursées qu'à 312,50 fr. Elles reçoivent 12,50 fr. d'intérêt annuel (13,20, — 0,70, voir page 184). Ces actions sont cotées sur le titre de Namur—Liége, il en est de même des actions privilégiées.

(4) *Flandre Occidentale.* — Les 6000 obligations 3 p. c. ; émises à 277,50 fr. ne sont pas comprises dans le bilan de la Compagnie au 31 décembre 1867.

(5) *Hainaut et Flandres.* — Les 45,500 obligations 3e série, de 200 francs, ont commencé à toucher l'intérêt de 2 1/2 p. c., soit 5 francs par titre, le 1er janvier 1869, pour l'année 1868. Les 41,214 obligations 2e série entièrement libérées ont touché 15 fr. d'intérêt à dater du 1er janvier 1868. Ces deux sortes d'obligations ne sont pas au bilan du 31 décembre 1867; mais bien à celui du 31 décembre 1868. Les obligations Péruwelz — Tournai ont disparu ; elles ont été échangées contre une partie des obligations de la 2e série.

Aucun dividende ni intérêt n'a été payé aux 45,500 actions libérées à 300 francs pour les exercices 1865, 1866 et 1867.

(6) *Gand à Terneuzen.*—Le bilan de cette Sociétés ne nous a pas été communiqué. Nous avons porté le capital social fixé par l'acte de Société.

(7) *Tamines à Landen.* — Le Conseil d'administration a été autorisé par l'Assemblée générale de porter à 50.000 le nombre des obligations, soit 4055 obligations encore à émettre après ratification du gouvernement. Des 45,945 obligations, 32,143 ont été émises à 280 fr. et 13,802 à 250 fr.

(8) *Mons à Hautmont.* — Le coût de la partie du chemin de fer de la frontière à Hautmont et à Maubeuge, d'environ 18 kilomètres, a été évalué par la Compagnie du Nord, d'après la rente à 5,179,905 francs.

CAPITAL SOCIAL. — TABLEAU N° XXII<sup>bis</sup> page 430

(1) *Bassins houillers du Hainaut.* — Le capital social pourra être porté à 50 millions de francs.

Les actions ont été cotées à 625 francs en 1868 et ont rapporté 10 p. c. en 1866 et plus de 11 p. c. en 1867, du capital versé.

(2) *Haut et Bas-Flénu.* — Les actions de capital ont été cotées au dernier cours 950 fr., 1005 fr. et 1075 fr. en 1866, 1867 et 1868 et celles remboursables, à 950 fr., 982 fr. 50 c. et 1005 fr. les mêmes années.

(3) *Jonction Grand-Ducale.* — Le nombre d'obligations est renseigné en capitalisant à 3 p.c., en 90 ans la redevance annuelle à payer à la compagnie du Nord de la Belgique.

(4) *Nord de la Belgique.* — Le capital social de cette société n'est pas porté au tableau, parce que ce capital a servi à la société comme entrepreneur de travaux publics, mais les redevances que doit recevoir le Nord de la Belgique pour les lignes qu'elle a construites sont capitalisées en obligations de 500 francs, 3 p. c. remboursables en 90 ans, (Anvers à Hasselt, Louvain à Hérenthals, Turnhout à Tilbourg et la Jonction Grand-Ducale. Voir le bilan de la société, page 433).

(5) *Ostende à Armentières.* — Les obligations de cette compagnie ont été cotées à 227 fr., 165 fr. et 204 fr. en 1866, 1867 et 1868.

(6) *Ouest de la Belgique,* — Les obligations privilégiées ont été cotées à 257 fr. 50 c. 235 fr. et 233 fr. en 1866, 1867 et 1868.

(7) *Société belge de chemins de fer* et *Société anonyme d'entreprise de chemins de fer routes et canaux.* — Le capital de ces deux sociétés peut-être porté à 50 millions de francs.

(8) *Société anonyme d'exploitation de chemins de fer.* — Le capital peut être porté à 50 millions de francs. Les actions émises ont rapporté 8 p. c. jusqu'au dernier bilan arrêté le 30 juin 1868.

(9) *Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux.* — Le capital peut être porté à 25 millions de francs.

BILAN (*actif*) DES BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT. Page 431.

(1) Détail des valeurs renfermées dans le portefeuille :

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6,720 | actions ordinaires de la Compagnie des chemins de fer du Centre à | Fr. | 220 | » | Fr. | 1,478,400 |
| 3,645 | id. de la Société Générale d'Exploitation entièrement versées | » | 500 | » | » | 1,822,500 |
| 27,500 | id. de la Société Générale d'Exploitation avec versement par titre de | » | 339 | 73 | » | 9,342,616 |
| 400 | id. d'apport Frameries-Chimay à | » | 260 | 04 | » | 104,013 |
| 1,700 | id. de Manage-Piéton à | » | 200 | » | » | 340,000 |
| 15,237 | obligations du Centre à | » | 245 | » | » | 3,733,065 |
| 6,229 | id. Tamines-Landen (Aval., S.G. Expl.) à | » | 240 | » | » | 1,494,960 |
| 8,226 | id. Hainaut-Flandres (Aval. S.G. Expl.) à | » | 210 | » | » | 1,727,460 |
| | Total du portefeuille | | | | Fr. | 20,043,014 |

ACCIDENTS. — TABLEAU N° XXIII. (Pages 436 et 437).

*Voyageurs victimes d'accidents par le fait du service :*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Compagnies diverses (A). | 1631 kilom. exploités. | En 1866 : | 1 voyageur blessé sur | 1,819,616 |
| | 1741 id. | En 1867 : | id. | 10,690,344 |
| Réseau de l'État. | 790 id. | En 1866 : | id. | 1,454,677 |
| | 863 id. | En 1867 : | Pas d'accidents aux voyageurs. | |

*Agents de l'administration victimes d'accidents* (par train kilomètre).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Compagnies diverses (A). | 9,931,743 trains kilomètres. En 1866 : | 1 agent | blessé | par 300,932 | train kilomètre. |
| | | 1 id. | tué | par 397,270 | id. |
| | 10,624,811 trains kilomètres. En 1867 : | 1 id. | blessé | par 196,756 | id. |
| | | 1 id. | tué | par 366,373 | id. |

(A) Non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen ; le Liégeois-Limbourgeois et Pepinster à Spa.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Réseau de l'Etat. | 10,238,221 trains-kilomètres. En 1866 : | 1 agent | blessé | par 127,978 | train kilomètre. |
| | | 1 id. | tué | par 232,687 | id. |
| | 9,654,794 trains-kilomètres. En 1867 : | 1 id. | blessé | par 155,722 | id. |
| | | 1 id. | tué | par 283,965 | id. |

Tous les accidents en général, comprennent ceux arrivés par le fait du service, tant aux voyageurs et aux personnes étrangères à l'administration qu'aux agents des chemins de fer ; ce sont les moins fréquents pour les personnes étrangères. Le plus grand nombre des accidents sont la suite d'imprudences, d'infractions aux règlements et de suicides.

Nous avons compris dans les colonnes *tués*, les personnes mortes de leurs blessures.

En Amérique, où l'on ne pêche pas par excès de prudence dans l'exploitation des chemins de fer, pendant les années 1863 à 1866 inclus la circulation a été d'environ 400 millions de voyageurs. Sur ce nombre on compte 1 voyageur blessé sur 319,948 et 1 voyageur tué sur 4,999,285, par accident provenant du fait de l'exploitation.

1 Voyageur sur 634,817 a été blessé et 1 voyageur sur 4,304,888 a été tué par suite d'imprudence personnelle.

Les diligences étaient un moyen de transport bien plus périlleux que les chemins de fer ; en effet de 1846 à 1855 inclus, les Messageries Générales et les Messageries Impériales de France ont eu 1 voyageur blessé sur 29,871 et 1 voyageur tué sur 335,463.

(1) *Luxembourg.* — Agents de l'Administration : En 1866, 9 blessés en service et 4 par imprudence ; 4 tués en service et 4 tués par imprudence. En 1867 on a eu 14 blessés en service et 1 blessé par imprudence ; 3 tués en service et 4 tués par imprudence.

(2) *Réseau industriel de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu.* — En 1866, 2 agents de l'Administration ont été blessés et 2 autres ont été tués en outre 1 personne étrangère à l'Administration a été tuée ; en tout 5 victimes. En 1867, 3 agents de l'Administration ont été blessés, soit 1 agent blessé par 130,403 trains kilomètres; (voir l'observation (12) du tableau n° I, page 441), aucun agent n'a été tué en 1867. On a eu également 1 personne tuée, étrangère à l'Administration ; en tout 4 victimes.

Aucun des 5 agents blessés en 1866 et 1867 n'est mort des suites de ses blessures,

1 est radicalement guéri, 3 sont guéris et pensionnés de la caisse de prévoyance, parce qu'ils sont estropiés et 1 se trouve en traitement.

Il est à remarquer que ces exploitations offrent plus de danger que les autres par la multiplicité des aboutissants aux lignes principales et par l'importance des manœuvres des locomotives, qui entrent pour 23 p. c. dans le mouvement général.

GARANTIE DE L'ÉTAT. — TABLEAU N° XXIV. (page 438.)

(1) Ces deux sommes sont remboursées par annuités, la première par la société de l'Est-Belge et la seconde par la grande Compagnie du Luxembourg.

(2) Cette garantie accordée dans l'origine pour la section de Namur à Arlon, a été transférée aux lignes de l'Ourthe et de Spa à la frontière Grand-Ducale. (voir page 485 du 1er Annuaire).

(3) L'embranchement de Bastogne actuellement en construction et faisant partie du Grand-Luxembourg, a une garantie d'intérêt de 100,000 fr. soit 4 p. c. sur un capital de 2,500,000 fr. ce qui porte à 34,625,000 fr. le capital garanti par l'Etat à 4 p. c. au 1er janvier 1868.



**Droit de rachat des chemins de fer concédés, réservés par l'État.**

Le gouvernement belge, s'est réservé la faculté, de racheter la plupart des concessions des chemins de fer accordées en Belgique, après vingt années d'exploitation; sans stipuler la condition de devoir en prévenir d'avance les concessionnaires, sauf quelques cas signalés plus loin.

Les conditions de rachat stipulées pour la société d'Anvers à Hasselt sont les mêmes pour les sociétés suivantes savoir :

*Anvers à Hasselt.* — Art. 58 du cahier des charges du 22 mai 1862. Le gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. c., et on y ajoutera une prime de 15 p. c.

*Sociétés qui ont les mêmes conditions de rachat que ci-dessus :*

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Braine-le-Comte à Courtrai.* | — Art. 71 | du cahier des charges du | 17 mars 1857. |
| *Gand vers Terneuzen.* | — Art. 59 | id. | 22 mai 1862. |
| *Louvain à Hérenthals.* | — Art. 58 | id. | 7 août 1860. |
| *Ouest de la Belgique.* | — Art. 63 | id. | 28 février 1863. |
| *Ourthe* (ligne de l'). | — Art. 55 | id. | 27 juin 1862. |
| *Spa à la front. Grand-Ducale.* | — Art. 56 | id. | 27 juin 1862. |
| *Turnhout vers Tilbourg.* | — Art. 3 | de la convention du | 31 décembre 1864. |
| *Lierre à Turnhout.* | — Art. 51 | du cahier des charges du | 10 janvier 1855. |

Au lieu des conditions indiquées ci-dessus, les concessionnaires de ce dernier chemin de fer ont le choix de demander que le gouvernement capitalise à raison de 4 p. c. le revenu qu'il a garanti à la Compagnie concessionnaire.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Anvers à Rotterdam.* | — Art. 51 | du cahier des charges du | 9/14 juillet 1852. |
| *Liège à Maestricht.* | — Art. 77 | id. | 17 juillet 1856. |

Dans le cas où l'Etat voudrait racheter ces deux dernières concessions, il devrait préalablement s'entendre avec le gouvernement des Pays-Bas pour le rachat simultané par ce dernier gouvernement de la partie du chemin de fer située sur le territoire Néerlandais.

*Dendre et Waes.* — Art. 20 de la convention du 28 juin 1851. Pour cette concession, il est stipulé que le gouvernement ne pourra en faire le rachat qu'en prévenant la Compagnie quatre années d'avance.

*Braine-le-Comte à Gand.* — Art. 15 de la convention du 9 mars 1861. Pour cette concession le rachat ne peut se faire qu'après la quarantième année d'exploitation au lieu de la vingtième, en prévenant toutefois la société une année d'avance. En outre l'annuité arrêtée sera majorée d'une prime de 20 p. c. au lieu de 15 p. c.

*Sociétés présentant des conditions de rachat particulières.*

*Hal à Ath.*—Art. 12 de la convention du 24 mai 1862.—Le gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé ; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu qu'après l'exploitation de la trente deuxième année de la concession et après en avoir prévenu la société concessionnaire deux années à l'avance.

Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le payement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires pendant les cinq dernières années, majorée de 25 p. c. à titre de prime.

*Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt.*—Art. 11 de la convention du 17 mai 1845.— Les mêmes conditions de rachat que pour Hal à Ath, excepté que le rachat n'est facultatif qu'après la quarante cinquième année d'exploitation au lieu de la trente deuxième année.

*Centre à Marchienne-au-Pont.*—Art. 10 de la convention du 9 avril 1859.—Faculté de rachat après six années d'exploitation, en prévenant la Société concessionnaire une année d'avance, moyennant le payement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit moyen net des quatre années les plus productives, prises parmi les six dernières, laquelle annuité sera majorée de 15 p. c. à titre de prime.

En cas de rachat, il pourra être conclu, entre le Gouvernement et la Société, une convention destinée à régler les relations de service entre le chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont et la ligne du Centre à Erquelinnes.

*Entre-Sambre-et-Meuse.* — Chemin de fer de la frontière de Belgique à Vireux-sur-Meuse ; décret du 25 février 1852 : art. 41. A toute époque, après l'expiration des 15 premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les 7 années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des 5 autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie, pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des 7 années, prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail, selon l'art. 42 ci-après.

Art. 42. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 20.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de

les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et les objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'état le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

*En Angleterre*, les concessions de chemins de fer avaient été en général perpétuelles. au lieu de devenir, comme en Belgique, la propriété de l'état après 90 années d'exploitation, lorsque parut en 1844, une loi par laquelle le parlement décida, que, pour les concessions qui seraient données à l'avenir, après 21 ans d'exploitation par une compagnie, la faculté de rachat existerait au profit de l'État, faculté dont les conditions étaient insérées dans la loi même, c'est-à-dire, que le gouvernement était autorisé à reprendre les lignes, moyennant une annuité calculée à raison de vingt-cinq fois le revenu moyen des trois dernières années d'exploitation des compagnies, sauf à recourir à un arbritrage si la société prétendait que la somme ainsi déterminée, n'était pas un prix convenable, eu égard aux chances favorables de l'avenir.

Cette loi renferme une autre clause qui confère au gouvernement, sous certaines conditions, pour les concessions qui seraient faites désormais, le pouvoir de réviser les tarifs des chemins de fer, lorsqu'ils seraient arrivés à procurer sur le capital libéré, un bénéfice de 10 p. c., sauf à assurer aux compagnies, sous la garantie de l'État, un produit calculé d'après le tarif révisé, appliqué au mouvement constaté au moment de l'expérience que l'on voulait tenter.

**Recette moyenne des transports des voyageurs et des**

| CHEMINS DE FER. | VOYAGEURS (UN VOYAGEUR TRANS- | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1857 | 1859 | 1861 | 1863 | 1865 | 1867 |
| Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (les sept premiers mois en 1867) | 0.93 | 0.86 | 0.94 | 1.04 | 1.01 | 0.9 |
| Anvers à Gand par St-Nicolas. (Marchandises et messagerie) | 1 31 | 1.29 | 1.27 | 1.25 | 1.26 | 1 0 |
| Bruges à Blankenberghe | — | — | — | 0.70 | 0.75 | 0.7 |
| Chimay | — | 0.16 | 0.86 | 0.90 | 0.89 | 0 7 |
| Gand à Bruges par Eecloo | — | — | 0.58 | 0.69 | 0.74 | 0.5 |
| Anvers à Rotterdam (marchandises et messagerie) | 2.39 | 2.22 | 2.33 | 2.30 | | |
| Entre-Sambre-et-Meuse (idem) | 1.55 | 1.56 | 1.63 | 1.42 | 1.25 | 0.9 |
| Est-Belge (à dater de 1859) | 0.79 | 0 79 | 0.74 | 0.75 | | |
| Jonction de l'Est (en 1867 y compris Manage à Pieton) | 0.58 | 0.71 | 0.52 | 0.54 | 0.52 | 0 5 |
| Liége à Maestricht | — | — | — | 0.63 | 0.62 | 0.63 |
| Liégeois-Limbourgeois (en 1867, marchandises et messagerie | — | — | — | — | 0.70 | 0.91 |
| Lierre à Turnhout | 1.22 | 1.24 | 1.22 | 1.21 | 1.23 | 0.9 |
| Luxembourg (en 1867, en plus la ligne de l'Ourthe et 52 kilomètres de la ligne Grand-Ducale) | — | 1.02 | 1.56 | 1.32 | 1.39 | 1.16 |
| Pepinster à Spa | 1.01 | 1.03 | 1.01 | 1.00 | 0.95 | — |
| Flandre occidentale | 0.96 | 1.02 | 1.03 | 1.02 | 0.95 | 0 9 |
| Gand à Selzaete-Lokeren | — | — | — | — | — | 0.5 |
| Hainaut et Flandres | — | — | — | 0.86 | 0.86 | 0.79 |
| Lichtervelde à Furnes | — | 0.68 | 0.69 | 0.68 | 0.69 | 0 69 |
| Tamines à Landen | — | — | — | — | — | 0.60 |
| Centre et Baume à Marchiennes | — | 0.45 | 0 52 | 0.51 | 0.54 | 0.57 |
| Réseau industriel de Saint-Ghislain | — | — | — | — | — | — |
| Idem du Haut et Bas-Flénu | — | — | — | — | — | — |
| Charleroi à la frontière de France | 1.11 | 1.06 | 1.08 | 1.08 | 1.08 | 1 24 |
| Liége à Namur et à Givet | 1.22 | 1.22 | 1.27 | 1.25 | 1.25 | 1.32 |
| Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain (en 1867 Mons à Hautmont seulement) | — | — | — | — | 0.67 | 0.76 |
| Longueur moyenne annuelle exploitée en kilomètres. — Compagnies | 762 | 1 038 | 1 079 | 1 317 | 1 441 | 1 745 |
| Longueur moyenne annuelle exploitée en kilomètres. — Réseau de l'État | 745 | 746 | 749 | 749 | 749 | 863 |
| Mouvement annuel. (Unité 1,000 voyageurs et 1,000 tonnes). — Compagnies | 3 558 | 4 512 | 5 096 | 7 230 | 9 305 | 11 336 |
| Mouvement annuel. (Unité 1,000 voyageurs et 1,000 tonnes). — Réseau de l'État | 6 458 | 7 141 | 7 850 | 8 819 | 10 678 | 12 617 |
| Recette annuelle. (Unité, 1,000 francs). — Compagnies | 4 128 | 4 983 | 6 034 | 7 769 | 9 816 | 10 920 |
| Recette annuelle. (Unité, 1,000 francs). — Réseau de l'État | 10 429 | 10 721 | 11 781 | 12 888 | 14 590 | 15 043 |
| Recette moyenne annuelle par voyageur et par tonne de marchandises. — Comp[ies], non compris St-Ghislain et le Flénu, | 1 160 | 1 104 | 1 184 | 1 075 | 1 055 | 0 963 |
| Recette moyenne annuelle par voyageur et par tonne de marchandises. — Réseau de l'État | 1 615 | 1 501 | 1 501 | 1 461 | 1 366 | 1 192 |
| Recette moyenne annuelle par kilomètre exploité. — Comp[ies], non compris St-Ghislain et le Flénu. | 5 418 | 4 801 | 5 592 | 5 899 | 6 812 | 6 2 |
| Recette moyenne annuelle par kilomètre exploité. — Réseau de l'État | 13 999 | 14 372 | 15 729 | 17 207 | 19 479 | 17 431 |

**Marchandises par unité de trafic de 1857 à 1867 inclus.**

| PORTÉ. | MARCHANDISES (UNE TONNE EMBARQUÉE). | | | | | | | MOUVEMENT par 1,000 | | RECETTE par 1,000 francs. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Moyenne. | 1857 | 1859 | 1861 | 1863 | 1865 | 1867 | Moyenne. | voyageurs. | tonnes de marchand. | Voyageurs | marchandises. |
| 0.95 | 2.98 | 3.15 | 3.06 | 2.66 | 2.80 | — | 2.90 | 2 095 | 650 | 1 998 | 1 913 |
| 1.24 | 6.58 | 5.76 | 5.55 | 5.81 | 5.61 | 5.57 | 5.78 | 2 552 | 259 | 3 158 | 1 495 |
| 0.74 | — | — | — | 5.37 | 2.68 | 2.54 | 2.82 | 341 | 11 | 253 | 32 |
| 0.77 | — | 1.81 | 2.09 | 1.89 | 1.92 | 2.29 | 2.05 | 313 | 393 | 241 | 805 |
| 0.73 | — | — | 4.22 | 2.79 | 2.71 | 3.03 | 2.91 | 1 000 | 51 | 735 | 148 |
| | 8.05 | 6.99 | 4.15 | 4.08 | | | | | | | |
| 1.24 | 3.10 | 3.20 | 3.17 | 2.73 | 2.00 | 1.82 | 2.01 | 8 108 | 13 327 | 10 078 | 26 809 |
| | 1.72 | 1.62 | 1.31 | 1.55 | | | | | | | |
| 0.57 | 2.49 | 2.36 | 2.21 | 2.16 | 2.78 | 1.31 | 2.00 | 1 682 | 685 | 961 | 1 372 |
| 0.63 | — | — | — | 1.78 | 1.41 | 1.25 | 1.40 | 1 378 | 381 | 862 | 534 |
| 0.84 | | — | — | — | 1.94 | 1.92 | 1.92 | 627 | 319 | 529 | 612 |
| 1.17 | 3.72 | 3.87 | 3.32 | 2.77 | 3.11 | 4.00 | 3.37 | 783 | 94 | 915 | 318 |
| 1.28 | | 9.41 | 6.61 | 4.27 | 4.84 | 3.67 | 4.64 | 5 459 | 4 327 | 7 003 | 20 079 |
| 1.00 | 1.49 | 1.35 | 1.49 | 1.47 | 1.68 | — | 1.50 | 797 | 325 | 794 | 487 |
| 0.98 | 2.95 | 2.92 | 2.81 | 2.44 | — | — | 2.74 | 4 407 | 624 | 4 324 | 1 711 |
| 0.56 | — | — | — | — | — | 1 42 | 1.42 | 177 | 14 | 99 | 20 |
| 0.83 | — | — | — | 3.58 | 3.17 | — | 3 33 | 1 590 | 348 | 1 325 | 1 159 |
| 0.69 | — | 2.31 | 2.38 | 1.61 | 1.83 | 1.40 | 1.75 | 690 | 124 | 476 | 216 |
| 0.60 | — | — | — | — | — | 1.81 | 1.81 | 248 | 110 | 148 | 199 |
| 0.53 | — | 1.41 | 1.55 | 1.55 | 1.39 | 1.53 | 1.50 | 1 126 | 2 012 | 601 | 3 017 |
| — | — | — | — | — | — | 0.83 | 0.83 | — | 773 | — | 638 |
| — | — | — | — | — | — | 0.60 | 0.60 | — | 2 106 | — | 1 269 |
| 1.12 | 2.03 | 1.68 | 1.78 | 1.76 | 1.72 | 1.55 | 1.72 | 1 584 | 4 164 | 1 768 | 7 159 |
| 1.26 | 1.88 | 2.04 | 1.94 | 1.97 | 1.97 | 1.69 | 1.89 | 5 553 | 7 205 | 7 002 | 13 611 |
| 0.72 | — | — | — | — | 0.91 | 0.60 | 0.79 | 527 | 2 319 | 380 | 1 840 |
| — | 784 | 1 060 | 1 101 | 1 339 | 1 508 | 1 889 | — | — | — | — | — |
| — | 745 | 745 | 749 | 749 | 749 | 863 | — | — | — | — | — |
| — | 2 691 | 3 792 | 4 869 | 6 220 | 9 140 | 13 918 | — | 41 037 | 40 630 | — | — |
| — | 2 783 | 3 315 | 4 105 | 4 478 | 5 899 | 6 502 | — | 53 563 | 27 082 | — | — |
| — | 6 192 | 9 599 | 11 664 | 14 989 | 19 565 | 23 434 | — | — | — | 43 650 | 85 443 |
| — | 12 086 | 14 128 | 16 602 | 16 759 | 18 616 | 19 567 | — | — | — | 75 452 | 97 758 |
| 1.064 | 2.30 | 2.53 | 2.40 | 2.41 | 2 14 | 1.95 | 2.213 | — | — | — | — |
| 1.409 | 4.32 | 4.26 | 4.44 | 3.74 | 3.16 | 3.00 | 3.610 | — | — | — | — |
| — | 7 898 | 9 056 | 10 594 | 11 194 | 12 974 | 12 026 | — | — | — | — | — |
| — | 16 223 | 18 931 | 22 165 | 22 375 | 24 855 | 22 789 | — | — | — | — | — |

**Comparaison du Tarif du chemin de fer de l'État du 1er mai 1866, avec :**

1° Le tarif antérieur de l'État du 12 avril 1851, maintenu jusqu'au 1er mai 1866.
2° Id. moyen fixé par les cahiers des charges des Compagnies concessionnaires belges.
3° Id. ordinaire mis en vigueur en France (non compris l'impôt du dixième).
4° Id. id. id. Prusse

Tableau A. (Voir pages 62 et 63 les bases de ces tarifs.)

| Classe des voitures. | ETAT BELGE. Taxe appliquée. avant le 1er mai 1866. | ETAT BELGE. Taxe appliquée. après le 1er mai 1866. | ETAT BELGE. Réduction p. c. du tarif du 1er mai 1866. | ETAT BELGE. Prix moyen par lieue du tarif du 1er mai 1866. | Nombre de lieues de parcours d'un voyageur. | Compagnies belges anciennes. Tarif du cahier des charges. | Compagnies belges anciennes. P. c. en moins dans le tarif du 1er mai 1866. | FRANCE. Tarif en vigueur. | FRANCE. P. c. en moins dans le tarif du 1er mai 1866. | PRUSSE. Tarif en vigueur. | PRUSSE. P. c. en moins dans le tarif du 1er mai 1866. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | p. c. | centimes | | | p. c. | | p. c. | p. c. | p. c. |
| 1re classe. | 0.40 | 0.40 | — | — | 1 | 0.50 | 20.0 | 0·50 | 20 0 | 0.495 | 19.2 |
| | | 0.30 | 25.0 | — | | | 70.0 | | 40.0 | | 39.4 |
| | 4.00 | 3.30 | 17.5 | 33.3 | 10 | 5.00 | 34.0 | 5.00 | 34.0 | 4.95 | 33.3 |
| | | 3.00 | 25.0 | 30.0 | | | 40.0 | | 40.0 | | 39.4 |
| | 8.00 | 4.50 | 43.7 | 22.5 | 20 | 10.00 | 55.0 | 10.00 | 55.0 | 9,90 | 54.5 |
| | 12.00 | 5.50 | 54.2 | 18 3 | 30 | 15.00 | 63.3 | 15.00 | 63.3 | 14.85 | 62.9 |
| | 16.00 | 6.50 | 59.4 | 16.2 | 40 | 20.00 | 67.5 | 20.00 | 67.5 | 19.80 | 67.2 |
| | 20.00 | 7.50 | 62.5 | 15.0 | 50 | 25.00 | 70.0 | 25.00 | 70.0 | 24.75 | 69.5 |
| 2e classe. | 0.30 | 0.30 | — | — | 1 | 0.35 | 14.3 | 0.375 | 20.0 | 0.37 | 18.9 |
| | | 0.20 | 33.3 | — | | | 42.9 | | 46 6 | | 46.0 |
| | 3.00 | 2.30 | 23.3 | 23.0 | 10 | 3.50 | 20.0 | 3.75 | 38 6 | 3.70 | 37.8 |
| | | 2.00 | 33.3 | 20.0 | | | 42.9 | | 46.6 | | 46.0 |
| | 6.00 | 3.00 | 50.0 | 15.0 | 20 | 7.00 | 57.1 | 7.50 | 60.0 | 7.40 | 59.4 |
| | 9.00 | 3.75 | 58.3 | 12.5 | 30 | 10.50 | 64.3 | 11.25 | 66.6 | 11.10 | 66.2 |
| | 12.00 | 4.50 | 62 5 | 11.2 | 40 | 14.00 | 67.9 | 15.00 | 70 0 | 14 80 | 69.5 |
| | 15.00 | 5.25 | 65.0 | 10 5 | 50 | 17.50 | 70.0 | 18.75 | 72.0 | 18.50 | 71 6 |
| 3e classe. | 0.20 | 0 20 | — | — | 1 | 0.25 | 20.0 | 0.275 | 27.3 | 0.235 | 14.9 |
| | | 0.15 | 25.0 | — | | | 40.0 | | 45.5 | | 31.9 |
| | 2.00 | 1 65 | 17.5 | 16.5 | 10 | 2.50 | 34.0 | 2.75 | 40.0 | 2.35 | 29.8 |
| | | 1.50 | 25.0 | 15.0 | | | 40.0 | | 45 5 | | 36.2 |
| | 4.00 | 2 25 | 43·7 | 11.2 | 20 | 5.00 | 55.0 | 5.50 | 59.1 | 4.70 | 52.1 |
| | 6.00 | 2.75 | 54.2 | 9.0 | 30 | 7.50 | 63.3 | 8.25 | 66.6 | 7.05 | 61.4 |
| | 8 00 | 3.25 | 59.4 | 8.0 | 40 | 10.00 | 67.5 | 11.00 | 70.5 | 9.49 | 65.4 |
| | 10.00 | 3.75 | 62.5 | 7.5 | 50 | 12.50 | 70.0 | 13.75 | 72.7 | 11.75 | 68.1 |

*N. B.* Bases des tarifs des voyageurs, par lieue de parcours, d'après les cahiers des charges des Compagnies.

60–45–30 centimes : Pepinster à Spa ; même tarif en vigueur en 1869.

50–40–25 id. Anvers à Rotterdam ; Lierre à Turnhout (même tarif en vigueur en 1869) ; Hainaut et Flandres.

50–35–25 id. Entre-Sambre-et-Meuse ; Luxembourg ; Chimay. C'est le tarif qui est pris comme tarif moyen des Compagnies au tableau ci-dessus.

40–30–20 id. Les autres Compagnies (tarif de l'État antérieur au 1er mai 1866).

En 1869 la plupart des Compagnies avaient adopté ou conservé le tarif de 40—30—20 centimes, excepté celles de la Société générale d'exploitation et les nouvelles Compagnies constituées depuis les modifications apportées au tarif des voyageurs le 1er mai 1866. (*Voir* art. 36 et 37 page 19 du cahier des charges du 20 février 1866.)

*Voir* plus loin la suite des observations.

**Comparaison du tarif du chemin de fer de l'État du 1er février 1868, avec :**

1° Le tarif de l'État de 1er juillet 1853, maintenu jusqu'au 1er janvier 1861.
2° Id. moyen fixé par les cahiers des charges des Compagnies concessionnaires belges.
3° Id. ordinaire mis en vigueur en France.
4° Id. id id Prusse.

Tableau B. (*Voir* pages 62 et 63 les bases de ces tarifs.)

| Classes des marchandises. | ÉTAT BELGE. Application du tarif du 1er juillet 1853. | ÉTAT BELGE. Application du tarif du 1er février 1868. | ÉTAT BELGE. Réduction p. c. du tarif du 1er février 1868. | Nombre de lieues de parcours d'une tonne. | Compagnies belges anciennes. Tarif du cahier des charges. | Compagnies belges anciennes. P. c. en moins dans le tarif de l'État de 1868. | FRANCE. Tarif en vigueur en 1868. | FRANCE. P. c. en moins dans le tarif de l'État de 1868. | PRUSSE. Tarif des charges. Incomplètes. | PRUSSE. Tarif des charges. Complètes. | PRUSSE. P. c. dans le tarif de l'État de 1868, par charges. Incomplètes. | PRUSSE. P. c. dans le tarif de l'État de 1868, par charges. Complètes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | p. c. | | | p. | | p. c. | | | p. c. | p. c. |
| 1re classe. | 1.50 | 1.50 | — | 1 | 1.00 | — | 0.80 | — | 0.60 | 0.40 | — | — |
| | 6.00 | 6.00 | — | 10 | 10.00 | 40.0 | 8.00 | 25.0 | 6.00 | 4.00 | — | 33.3 |
| | 11 00 | 10.50 | 4.6 | 20 | 20.00 | 47.5 | 16.00 | 34.4 | 12.00 | 8.00 | —12.5 | 23.9 |
| | 16.00 | 14.50 | 9.4 | 30 | 30.00 | 51.7 | 24.00 | 39.6 | 18.00 | 12.00 | —19.5 | 17.2 |
| | 21.00 | 17.50 | 16.6 | 40 | 40.00 | 56.2 | 32.00 | 45.3 | 24.00 | 16.00 | —27.1 | 8.6 |
| | 26.00 | 19.50 | 25.0 | 50 | 50.00 | 61.0 | 40.00 | 51.2 | 30.00 | 20.00 | —38.3 | —2.5 |
| 2e classe. | 1.40 | 1.40 | — | 1 | 0.75 | — | 0.70 | — | 0.40 | 0.265 | — | — |
| | 5.00 | 5.00 | — | 10 | 7.50 | 33.3 | 7.00 | 28.6 | 4.00 | 2.65 | 20.0 | 47.0 |
| | 9.00 | 8,00 | 11.1 | 20 | 15.00 | 46.6 | 14.00 | 42.8 | 8.00 | 5.30 | — | 33.7 |
| | 13.00 | 9.50 | 26.9 | 30 | 22.50 | 57.8 | 21.00 | 54.8 | 12.00 | 7.95 | —20.8 | 16 3 |
| | 17.00 | 10.50 | 38 2 | 40 | 30.00 | 65.0 | 28.00 | 62.5 | 16.00 | 10.60 | —34.4 | — 0.9 |
| | 21.00 | 11.50 | 45.2 | 50 | 37.50 | 69.3 | 35.00 | 67.1 | 20.00 | 13.25 | — 42.5 | —13.2 |
| 3e classe. | 1.40 | 1,30 | 7.1 | 1 | 0.75 | — | 0.50 | — | — | 0.20 | — | — |
| | 5.00 | 4.00 | 20.0 | 10 | 7.50 | 46.6 | 5.00 | 20.0 | — | 2.00 | — | 50.0 |
| | 9.00 | 6.25 | 30.5 | 20 | 15.00 | 58.3 | 10.00 | 37.5 | — | 4.00 | — | 36.0 |
| | 13.00 | 7.00 | 46.1 | 30 | 22.50 | 68.8 | 15.00 | 53.3 | — | 6.00 | — | 14.3 |
| | 17.00 | 7.50 | 55.9 | 40 | 30.00 | 75 0 | 20.00 | 62.5 | — | 8.00 | — | — 6.2 |
| | 21.0C | 8.00 | 61.9 | 50 | 37.50 | 78.7 | 25.00 | 68.0 | — | 10.00 | — | —20.0 |
| 4e classe. | 1.30 | 1.20 | 7.7 | 1 | 0.45 | — | 0 40 | — | — | 0.17 | — | ... |
| | 4.00 | 3.00 | 25.0 | 10 | 4.50 | 33.3 | 3 00 | — | — | 1.70 | — | 43.3 |
| | 7·00 | 4.50 | 35.9 | 20 | 9.00 | 50.0 | 5 00 | 10.0 | — | 3.40 | — | 24.4 |
| | 10.00 | 5.00 | 50 0 | 30 | 13.50 | 63.0 | 7.50 | 33.3 | — | 5.10 | — | — 1.9 |
| | 13.00 | 5.50 | 57.7 | 40 | 18.00 | 69.5 | 10.00 | 45.0 | — | 6.80 | — | —19.1 |
| | 16.00 | 6.00 | 62 5 | 50 | 22.50 | 73.3 | 12.00 | 50.0 | — | 8.50 | — | —29.4 |

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

*Observations se rapportant aux tableaux A et B* (pages 470 et 471).

Tarifs des voyageurs.

*Belgique.* — Une loi du 10 mars 1854 a augmenté de 25 p. c. les prix du tarif ordinaire des voyageurs de l'État dans les trains dits *express*, qui ne pouvaient être composés que de voitures de 1re et de 2e classe, ou de 1re classe seulement. L'augmentation a été réduite à 20 p. c. et la 3e classe de voiture a été admise dans les trains-express par le dernier tarif du 1er mai 1866. (Voir page 104 du 1er annuaire les différentes bases de tarifs mis en vigueur de 1835 à 1866).

*France.* — Les prix des places ne comprennent pas l'impôt du 10e prélevé au profit du gouvernement.

Il n'y a pas de différence pour les prix des places en trains-ordinaires ou en trains express, mais certaines voitures renferment des compartiments dits coupés pour lesquels ont perçoit une surtaxe qui varie de 10 à 25 p. c.

*Prusse.*—Dans certaines administrations de chemins de fer on a admis une 4e classe de voitures au prix de 12 centimes par lieue de parcours.

Le premier tarif de l'État adopté en Belgique comprenait également une 4e classe de voitures découvertes à 12 1/2 centimes par lieue, tarif moins élevé, jusqu'à 10 lieues de parcours, que celui de 15 centimes du 1er mai 1866, (prix fr. 1,25 au lieu 1,50 pour une distance de 10 lieues).

*Bases des tarifs des marchandises par tonne — lieue d'après les cahiers des charges des Compagnies.*

2.00 — 1.75 — 1.50 : Grande Compagnie du Luxembourg.

2.00 — 1.75 — 1.45 : Flandre Occidentale; jonction de l'Est.

2.00 — 1.75 — 1.40 : Centre et Baume à Marchiennes; Charleroi à la frontière de France; Liége à Namur et à Givet.

1.50 — 1.40 — 1.30 : Aix-la-Chapelle à Maestricht; Lichtervelde à Furnes; Lierre à Turnhout; Hainaut et Flandres; Pepinster à Spa.

*Bases des tarifs appliqués au 1er janvier* 1869 :

1.375 — 1.00 — 0.775 — 0.75: Anvers à Gand par St-Nicolas : les nos des classes sont intervertis à cette Compagnie, la 1re classe est la dernière des autres Compagnies. — Ces prix sont seulement : 7.50 — 5.50 — 4.50 et 3.00 fr. pour un parcours de 10 lieues, le coût de transport diminuant au fur et à mesure que la distance à parcourir augmente. — Le chargement et le déchargement, lorsqu'ils sont faits par l'administration, sont taxés 2,00 fr. par 5000 kilog. pour les deux opérations et 2,00 fr. pour le passage de l'Escaut.

1.50 — 1.40 — 1.30 : Bruges à Blankenberghe; tarif de l'État du 1er juillet 1855

1.50 — 1.40 — 1.30 — 1.20 : Chimay, tarifs et conditions réglementaires de l'État du 1er février 1868.

1.35 — 1.25 — 1.15 : Gand à Bruges par Eecloo. Chargement et déchargement des marchandises par les soins des transporteurs.

1.50 — 1.40 — 1.30 — 0.80 : Liége à Maestricht. Frais fixes 1 fr. pour les trois premières classes et 0.60 pour la 4e classe.

1.50 — 1.40 — 1.30 — 1.20 : Lierre à Turnhout. Tarifs de l'Etat mis en vigueur le 1er juin 1868.

*Luxembourg*. 1re classe ; tarif de l'Etat du 1er février 1868 (page 62) — 2e classe ; tarif de l'Etat jusqu'à 25 lieues ; 26 à 33 lieues en plus 10 centimes ; 34 à 40 lieues, 30 centimes ; 41 à 45 lieues, 15 centimes par lieue. — 3e classe ; tarif de l'Etat jusqu'à 25 lieues ; 26 à 30 lieues en plus 0.05 centimes ; 31 à 40 lieues, 20 centimes ; 41 à 45 lieues 10 centimes par lieue. — 4e classe; tarif de l'Etat jusqu'à 28 lieues; la 29e lieue en plus 15 centimes; 30 à 40 lieues 20 centimes; 41 à 45 lieues 10 centimes par lieue, (chargement et déchargement 10 centimes par 100 kilog).

*Société générale d'exploitation* (non compris les chemins de fer industriels). Tarifs de l'Etat du 1er février 1868 (voir page 62). Une 5e classe avait été ajoutée à ce tarif, mais elle a été supprimée à partir du 1er octobre 1868.

Les tarifs appliqués par les autres Compagnies ne nous ont pas été envoyés, (voir les articles 36 et 37 page 19 du cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer con cédés en Belgique, fixé par l'A. M. du 20 février 1866).

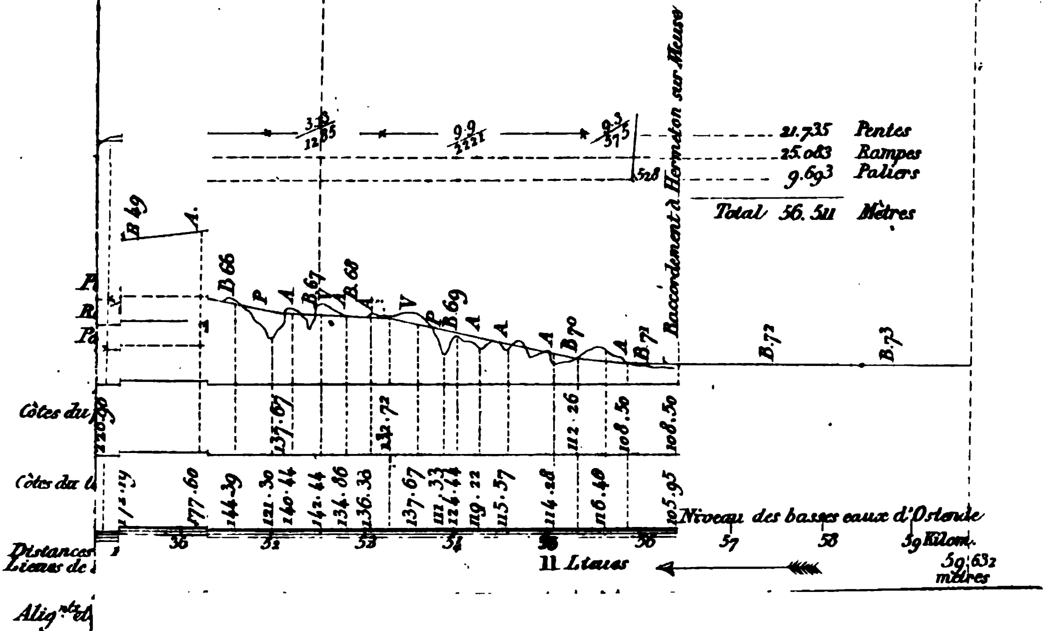
## ERRATUM.

Tarif du 1er février 1868; 6 à 10 kilog. à une distance de 16 lieues et plus; 0.70 et non pas 0.60 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . page 58

Haut et Bas-Fiénu; quatrième ligne, 460,000 francs et non 400,000 fr. par an. page 175

Lichtervelde à Furnes; deuxième ligne, 228,000 francs et non pas 280,000 fr. par an. page . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 182

Nor



Agimont (Village)
Hastières
Station Commune avec le Nord-Belge
7.k 062
21.735 Pentes
25.083 Rampes
9.693 Paliers
Total 56.511 Mètres
Raccordement à Heermeton sur Meuse
Côtes du
Côtes du
Niveau des basses eaux d'Ostende
Distances
Lieues de
11 Lieues
59 Kilom.
59.632 mètres
Alig.

